RELATORIO

N.º 78

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

27 DE JUNHO DE 1927

SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1927

RELATORIO

N.º 78

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

27 DE JUNHO DE 1927

ESTATISTICA
SET 23
BIBLIOTECA

SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1927

15437 5 12 48

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Senhores Accionistas.

A Directoria, cumprindo as disposições dos Estatutos, tem a satisfação de vos apresentar o relatorio dos factos mais importantes occorridos durante o anno de 1926, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço relativos ao referido exercicio, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição.

Conselho Fiscal

Compete-vos eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal que têm que servir durante o p[illegible] anno de 1928.

Trafego

Com perfeita regularidade correu o serviço de transporte nas linhas ferreas da Companhia, em sua extensão total de 1.300 kilometros, dos quaes. 44 em via dupla.

O numero de passageiros transportados, a tonelagem das bagagens, encommendas e cargas, o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1926, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	TONELADAS DE			Telegrammas
			Bagagens e encommendas	Café	Mercadorias diversas	
1922	3.079.859	377.790	48.788	320.079	1.226.982	590.358
1923	3.486.151	493.758	53.558	399.442	1.351.214	660.810
1924	3.902.430	448.004	59.946	441.827	1.360.838	685.105
1925	3.929.602	421.189	72.737	436.663	1.614.346	743.762
1926	3.907.052	387.294	73.101	439.416	1.624.135	733.134

Conforme mostram os dados expostos, os varios elementos de trafego tiveram movimento satisfactorio no ultimo exercicio em relação aos anteriores.

A tonelagem de mercadorias, apesar da grande reducção havida na importação, excedeu ainda a do ultimo exercicio.

Pelos algarismos que damos a seguir, relativos ao numero de toneladas-kilometro de peso util que se [illegible]portaram, mediante retribuição, durante o ultimo [illegible]io, nos trens de passageiros e de cargas, ver-

ıtıS DE CARGA

ıne	
e te	Quantidade
054$010	292.026
36$878	57.686
–	27
634$268	146
121$582	169
–	—
–	—
668 –	—
–	—
–	—
–	—
–	—
$349$152	6.021
67$978	6.863
$42 –	123
$00 1$365	379
–	—
52$017	1.540
–	—
–	—
–	—
–	—
$173$240	72.954
$217$250	364.980

se-á o constante e progressivo augmento do trafego das nossas linhas:

1922 . .	298.262.261	toneladas-kilometro	
1923 . .	353.945.624	"	"
1924 . .	360.266.533	"	"
1925 . .	437.016.381	"	"
1926 . .	441.203.351	"	"

Continuou a Companhia a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 33.592 o numero dos que conduziu no ultimo anno.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que tomou a iniciativa, em 1882, de fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens.

Nos 44 annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1926, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 894.877 immigrantes, cujo transporte teria custado 4.979:771$860 réis.

Movimento financeiro

Foi muito satisfactorio o resul[illegible] financeiro do trabalho havido, no exercicio de 1926, segundo mostra o balancete da receita e da despesa, que vae annexo com os convenientes detalhes.

O quadro adeante apresenta os algarismos respectivos, assim como os dados referentes aos quatro annos anteriores, não estando comprehendida na co-

lumna da despesa a importancia dos juros da divida externa:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO
1922	45.359:672$691	31.759:440$269	13.600:232$422
1923	58.900.204$152	41.537:827$275	17.362:376$877
1924	66.537.603$774	50.183:817$007	16.353:786$767
1925	82.803:694$579	57.181:566$324	25.622:128$255
1926	83.467:435$029	57.687:758$228	25.779:676$801

O saldo apurado em 1926, no valor de ..... 25.779:676$801, accrescido de 1.582:902$195, lucros que passaram em suspenso do exercicio de 1925, e assim elevado á somma de 27.362:578$996, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção:

Dividendos de 1.° e 2.° semestres .	17.052:500$000
Juros da divida externa	3.285:208$580
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de amortisação da divida externa.	5.000:000$000
Lucros que passam para o exercicio de 1927	1.824:870$416

Divida externa

Foram feitas pontualmente, durante o exercicio de 1926, as remessas para pagamento dos juros do emprestimo de 5 % contrahido em Londres, em 1892, para a compra da Estrada de Ferro Rio Claro, as quaes importaram em Rs. 1.609:420$300.

Resgataram-se, no mesmo exercicio, 1.132 obrigações do referido emprestimo, no valor de .....

£ 113.200-0-0 mediante o dispendio de 3.818:095$700, o que elevou o total do resgate á importancia de .... £ 1.827.000-0-0, tendo custado 46.270:967$175, ficando esse emprestimo reduzido, em 1926, a ..... £ 923.000-0-0.

Foram tambem pagos pontualmente os juros vencidos do exercicio proximo findo do emprestimo de 7 %, contrahido em Nova-York no anno de 1922, os quaes importaram em 1.675:788$280. Foi o mesmo amortisado no valor nominal de $ 127.500,00, mediante o dispendio de 867:984$050. Esse dispendio elevou o resgate já realisado á importancia de ..... $ 511.500,00, que custou, inclusive o agio de 2 % ... 4.339:542$258, ficando a divida reduzida a ..... $ 3.488.500,00.

Augmento de capital

Por deliberação da assembléa geral extraordinaria, reunida a 25 de Junho de 1926, foi autorisada a elevação do capital de Rs. 170.000:000$000 a Rs. ... 200.000:000$000, pela emissão de Rs. 30.000:000$000 em 150.000 acções de Rs. 200$000 cada uma, com os mesmos direitos e vantagens das acções já emittidas, devendo as novas acções ser lançadas com o agio de 20 %, cujo producto se destina ao fundo de amortisação da divida externa.

A nova emissão foi levada a effeito com o costumado exito, tendo sido feita a primeira entrada, á razão de 25 %, de 15 a 30 de Setembro. Tendo muitos dos Snrs. Accionistas manifestado desejo de fazer a integração das novas acções que lhes couberam, resolveu a Directoria attendel-os nesse intento, facultan

lhes autorização para integrar qualquer numero de acções, de 16 a 31 de Dezembro.

A entrada de capital e a integração de acções produziram 12.232:500$000 e mais 2.446:500$000 de agio.

Fundo de reserva

Lançada a credito desta conta a quantia de .... 200:000$000, ficou o fundo de reserva elevado á somma de 5.383:645$619, de que uma parte se acha representada em apolices da divida do Estado e outra em dinheiro, aguardando opportunidade para ter applicação definitiva.

Conta de capital

Por decreto n.º 4.209 de 24 de Março de 1927, o Governo do Estado approvou, para os effeitos contractuaes, as despesas apuradas pela commissão de tomada de contas, relativas ás obras concluidas no exercicio de 1923, ficando elevado a 213.012:058$581 o capital despendido nas linhas ferreas da Companhia até 31 de Dezembro de 1923.

Dependem ainda de approvação do Governo as despesas relativas ás obras realisadas nos exercicios de 1924, 1925 e 1926, que elevam o capital despendido nas linhas ferreas, até 31 de Dezembro de 1926, a ..... 277.821:057$065.

Material rodante e officinas

O material rodante tem soffrido reparações correntes nas officinas da Companhia, estabelecidas em Jundiahy e Rio Claro, mantendo-se em conveniente estado de conservação.

Do material anteriormente encommendado foram recebidos e entregues ao serviço do trafego 12 locomotivas Montanha de bitola de um metro e 620 vagões diversos, dos quaes 420 para as linhas de bitola de 1,60 e 200 para as de 1,00.

Era a seguinte a existencia do material rodante, em 31 de Dezembro de 1926:

DESIGNAÇÃO	Secção Paulista		Secção Rio Claro	TOTAL
	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00	
Locomotivas electricas	27	—	—	27
» a vapor	81	9	86	176
Carro da Directoria	—	—	1	1
Carros de Inspecção	2	—	2	4
» para pagamentos	1	—	2	3
» dormitorios especiaes	1	—	2	3
» » para passageiros	8	—	13	21
» » reservados	1	—	2	3
» reservados para doentes	3	—	—	3
» » para presos	1	—	1	2
» funebres	1	—	2	3
» restaurantes	8	—	5	13
» » (cozinha	2	—	—	2
» de luxo	8	—	3	11
» de 1.ª classe	27	2	30	59
» » » » especial	1	—	—	1
» » 2.ª classe	20	5	28	53
» mixtos	16	5	23	44
» para bagagem	36	3	28	67
» » correio	5	—	8	13
» » conducção de pessoal em serviço	—	—	1	1
» Frigorificos para leite	2	—	—	2
» para animaes de raça	2	—	—	2
» transporte de carruagens	3	—	2	5
Automoveis	3	—	1	4
Guindastes a mão (volantes)	3	—	2	5
» a vapor	8	—	3	11
Carretões para transporte de locomotivas a vapor	3	—	—	3
Carretões para transporte de locomotivas electricas	1	—	—	1
Vagões de soccorro	6	—	5	11
» diversos	2.926	65	1.742	4.733

Linhas ferreas em trafego

As linhas em trafego foram mantidas em perfeito estado de conservação. Proseguiu o lastramento de pedra britada, restando ainda a extensão de 184 kilometros para ficar esse serviço inteiramente concluido.

Com a inauguração do trecho de Barretos á estação Alberto Moreira, da linha de Barretos ao Rio Grande, a estensão total das linhas elevou-se a 1.300 kilometros, dos quaes 44 em via dupla.

Prolongamento do ramal de agudos

Esteve em construcção durante o anno de 1926, o trecho do prolongamento do ramal de Agudos, de Duartina a Gallia, na extensão de 25 kilometros, que, dentro em pouco, vae ser entregue ao trafego publico.

Fez-se a locação de mais 33 kilometros de linha, correspondentes ao trecho situado entre Gallia, nas cabeceiras do rio Tibiriçá, e a estrada de rodagem que vae de Presidente Penna a Platina.

Prolongamento do Ramal de Santa Rita

Foram concluidos os serviços da construcção dos 12 kilometros deste ramal, de Moema ás margens do rio Mogy-Guassú, cuja inauguração terá logar em Julho proximo.

Linha de Barretos a Rio Grande

A 14 de Julho ultimo foi aberto ao trafego o primeiro trecho da linha de Barretos ao Rio Grande até

a estação de Alberto Moreira, na extensão de 17 kilometros. Prosegue a construcção da estrada até o seu ponto terminal, estando já assentados trilhos em 21 kilometros de linha a partir de Alberto Moreira e bem adeantadas as obras d'arte e o serviço de terraplanagem do ultimo trecho a construir-se até a barranca do rio.

Melhoramentos do ramal de Jahú

Proseguiu a construcção das variantes de Campo Alegre, Atterrado e Ventania, que devem ser inauguradas ainda este anno, trazendo um encurtamento de 5 kilometros sobre a extensão da linha actual. Foi atacada a construcção de mais uma variante nas proximidades de Brotas, que, além de melhorar extraordinariamente as condições technicas da linha, vae encurtal-a de cerca de seis kilometros.

Alargamento de bitola da linha de Rincão ao Rio Grande

Continuando na orientação, sempre seguida, de alargar as suas linhas ainda de bitola de 1 metro, afim de melhor attender ao desenvolvimento do trafego e evitar os pesados onus das baldeações, mandou a Directoria que nesse sentido se procedesse a estudos nas linhas que de Rincão demandam o Rio Grande, na fronteira do Estado de Minas Geraes. Entre Rincão e Bebedouro a linha existente, de bitola de 1 metro, tem curvas apertadas e fortes rampas, devido á travessia da serra de Jaboticabal; de Bebedouro em diante, em virtude da boa conformação dos terrenos atravessados,

a linha apresenta excellentes condições technicas, o que lhe permitte o alargamento da bitola sem grandes dispendios de dinheiro. De Rincão a Bebedouro, via Passagem, quer a linha da Paulista quer a da S. Paulo-Goyaz, pode ser facilmente alargada, accrescendo notar que esta medida já foi tomada em relação ao trecho da Paulista do valle do Mogy-Guassú, cujos trabalhos de construcção se acham bastante adeantados. Dos estudos feitos verificou-se ser mais economica a acquisição da linha da S. Paulo-Goyaz entre Passagem e Bebedouro, para completar o plano de viação de bitola larga até o Rio Grande, do que substituir por outra a linha de bitola estreita, de 117 kiometros de extensão, atravez dos terrenos accidentados da serra de Jaboticabal.

Não será difficil a realisação desse plano, graças á boa vontade manifestada desde logo pela Directoria da Companhia Ferroviaria S. Paulo-Goyaz em firmar um accôrdo pelo qual esta se comprometteu a ceder á Paulista a sua linha de Passagem a Bebedouro e o ramal de Ibitiuva a Terra Roxa, na extensão de 74 kilometros, em troca da construcção por conta da Paulista, de outros tantos kilometros da linha da S. Paulo-Goyaz, de Olympia a Cachoeira do Marimbondo.

Será essa uma solução magnifica, porque consulta não só o interesse da S. Paulo-Goyaz — que deixa de ser uma pequena rêde ferroviaria estrangulada em Bebedouro, para constituir-se uma estrada de penetração — mas sobretudo da Paulista, por lhe permittir fazer o alargamento da linha de Rincão ao Rio Grande com grandes vantagens technicas e economicas sobre a linha de Jaboticabal, além de promover, com a construcção do prolongamento da S. Paulo-Goyaz através

de uma região nova de extraordinaria fertilidade, consideravel augmento de trafego.

O Governo do Estado de S. Paulo autorisou, a pedido das Companhias interessadas, por decreto n. 4.163, de 30 de Dezembro ultimo, a transferencia das linhas já referidas da S. Paulo-Goyaz á Paulista. A Directoria aguarda que seja approvada pela assembléa geral a transacção ajustada, afim de poder ella ser ultimada pela escriptura publica transmittindo á Companhia Paulista a propriedade dos immoveis de que se trata.

Electrificação

No dia 31 de Dezembro de 1926 inaugurou-se o trafego publico por tracção electrica do trecho de Tatú a Rio Claro. O serviço de tracção electrica tem funccionado sempre com pleno exito, correspondendo á expectativa sob todos os pontos de vista.

A administração da Companhia Paulista teve durante o anno passado, com a gréve dos mineiros na Inglaterra — que durante mezes elevou extraordinariamente o preço do carvão de pedra — a prova mais decisiva da inestimavel vantagem da electrificação de suas linhas.

Com effeito, graças á tracção electrica do trecho de trafego mais intenso da sua linha tronco, que não prescinde do emprego de carvão de pedra, poude a Paulista manter-se desde o inicio da gréve sem queimar combustivel mineral, recorrendo exclusivamente á lenha. Em face, porém, do desenvolvimento dos transportes e da progressiva escassez de mattas em condições de serem exploradas para lenha, resolveu a Directoria extender a tracção electrica ao trecho da linha tronco

de Rio Claro a Rincão, numa extensão de 152 kilometros. A electrificação desse trecho, de perfil accidentado, não será menos vantajosa do que a dos trechos anteriores, comquanto seja o seu trafego menos volumoso. E' que, crescem as vantagens das locomotivas electricas com o percurso continuo mais longo, tornando-se mais economico o seu emprego.

O encarecimento constante da mão de obra e a decadencia do espirito profissional, sobretudo depois da guerra, têm determinado a necessidade de constante aperfeiçoamento das installações industriaes, para o fim de substituir-se, o mais possivel, o homem pela machina. E' o que realisa, em alto grau, a tracção electrica nas estradas de ferro.

Releva ainda considerar que as nossas locomotivas a vapor de bitola larga, em condições de prestar ainda bons serviços, são relativamente poucas, de modo que, se não fosse electrificada a linha até Rincão, seria necessaria a acquisição de grande numero de locomotivas a vapôr, que custam, proporcionalmente á sua capacidade de tracção, muito mais do que as locomotivas electricas.

O material para a electrificação do trecho de Rio Claro a Rincão foi encommendado, em fins do anno passado, ás fabricas americanas General Electric Company e Westinghouse Manufacturing Company, antigas fornecedoras da Companhia.

Cultura florestal

Entre os problemas vitaes, que actualmente se impõem á consideração dos que têm qualquer responsa-

bilidade na direcção da economia publica nacional, está o que diz respeito ao reflorestamento do paiz.

E' facto de plena notoriedade que, principalmente no Estado de S. Paulo, de ha muito a derrubada de mattas vem sendo praticada em escala vertiginosa, seja para fins culturaes, seja para consumo dos respectivos productos, sem que medidas de ordem publica tenham sido tomadas para evitar que cheguemos em breve á completa destruição da bella flora nativa de nossa terra.

O fatal regimen, em pratica em todo o Estado, de destruir sem substituir, de consumir sem produzir, impressionou vivamente a Directoria da Companhia Paulista, pelos extraordinarios prejuizos que inevitavelmente havia de acarretar, se em tempo não fossem postas em pratica as mais sérias providencias para prevenir a calamidade.

E' que, além dos tristes effeitos geraes decorrentes de semelhante situação, haviam de provir do phenomeno consequencias affectando a fundo os interesses da Companhia, quaes as resultantes da carestia dos mais vultosos materiaes de custeio de suas linhas ferreas — a lenha e o dormente.

Dahi a medida de previdencia, e diga-se tambem, de patriotismo, que, com o apoio unanime dos Senhores Accionistas, tomou a Directoria iniciando a cultura florestal no Brasil.

Emprehendida a obra em 1904 e levada a effeito de então por diante, em acção continua, sem desanimo nem desfallecimento — como é virtude de toda a empresa que tem seguros elementos para viver e ser coroada de exito — a cultura florestal da Companhia Paulista é hoje uma feliz realidade a impor-se ao apreço

de toda gente de boa vontade, merecendo por isso mesmo a mais ampla divulgação, não só no interesse geral de bem orientar os que pretendem tirar partido do exemplo e da experiencia á sua vista, como de patentear, á plena evidencia, que está certo o que a Companhia vem fazendo.

Para realisar a cultura florestal, na medida compativel com a relevancia da empresa, teve a Companhia Paulista de adquirir terras em differentes pontos á margem de sua linha tronco, algumas das quaes possuindo bemfeitorias proprias de bem montadas fazendas de café, em uma área total de ... 3.515 alqueires.

Nessas terras foram fundados os oito hortos florestaes de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, em que se plantaram 9.300.000 arvores, na maior parte de eucalyptos, de edade actualmente variando mais ou menos de 2 a 18 annos.

Todos esses hortos acham-se cercados de arame farpado, em extensão de 168 kilometros, e os seus terrenos estão completamente expurgados de formigas.

As plantações feitas, o seu custeio, todos os melhoramentos realisados nos hortos, a administração geral dos serviços e as terras adquiridas custaram á Companhia, durante vinte e tres annos de trabalho, a importancia de cerca de 8.000 contos de réis.

Sobreleva notar que esta mesma quantia não foi fornecida pelo capital social senão na parcella de 4.440 contos.

Depois do que fica exposto, é chegado o ensejo de verificar se aquella verba se acha bem ou mal em-

pregada no patrimonio constituido pelos immoveis comprados e pelas plantações nelles existentes.

Prescindindo de dar preço á cultura florestal dos oito hortos da Companhia, suppondo mesmo por um momento que a sua cotação venal seja nulla, basta o valor actual dos seus 3.515 alqueires de terras com as suas bemfeitorias, e nada mais, para cobrir aquelle valor.

De facto, considerando que essas terras — a maior parte das quaes está situada nos municipios de Rio Claro e Araras — marginam as linhas de bitola larga da Companhia; considerando a excellencia das suas qualidades para qualquer ramo de producção; considerando a proximidade em que se acham de importantes cidades, occupando mesmo em grande porção zonas urbanas, e os faceis meios de transporte de que gosam, tanto por viação ferrea como por boas estradas de rodagem; considerando que estão todas fechadas por cercas de arame farpado e completamente isentas de formigueiros; considerando que possuem excellentes pastagens, boas aguadas e magnificas estradas interiores, com o desenvolvimento de mais de uma centena de kilometros, força é convir que terras de cultura nessas condições têm valor pelo menos igual ao das melhores terras do Estado.

E, se a esse valor se addicionar o preço de 104.522 pés de café em producção, 473 animaes de custeio, 6 casas de residencia, que eram as sédes das fazendas adquiridas, 123 casas de tijolos e telhas para operarios, depositos diversos, cocheiras, tulhas, garages, automoveis, auto-caminhões, carroças, mobiliario, installações electricas, canalisação de agua, machinismos, museus florestal e entomologico, collecções botanicas

etc., ver-se-ha que a importancia representativa do valor das terras e bemfeitorias póde ser avaliado sem exaggero em mais de 8.000 contos de réis.

Tanto importa dizer que esses bens têm de facto valor superior áquelle com que figuram no activo da Companhia, mesmo suppondo completamente nullo o valor dos 9.300.000 pés de eucalyptos e outras essencias existentes nos immoveis adquiridos.

Não seria preciso accrescentar palavra, para deixar lavrada a mais cabal justificação da boa applicação que teve até aqui o dinheiro despendido com a cultura florestal. Quando mesmo esta nada valesse e pudesse num instante desapparecer de todo, ainda assim a Companhia nada perderia: o producto da revenda dos 3.515 alqueires de terras e mais bemfeitorias adquiridas, deixando de attribuir qualquer valor á cultura florestal, daria folgadamente para pagar todas as despesas feitas.

Mas ainda bem que não é este o caso. As plantações de eucalyptos, muito longe de constituirem um fracasso, promettem o mais seguro e auspicioso exito, como é facil mostrar com dados irretorquiveis.

Como já foi dito, dois foram os fins principaes que levaram a Companhia a emprehender a cultura florestal: produzir lenha e dormentes em condições vantajosas para o consumo de suas linhas ferreas, na previsão fundada de virem a faltar-lhe em breve os dois mais importantes materiaes de custeio ferroviario.

Decomponhamos esse duplo objectivo e vejamos se foi feliz a iniciativa da Companhia em relação a cada um delles, primeiramente sob o ponto de vista technico e depois sob o ponto de vista financeiro.

Em relação á lenha, o que primeiramente vem á baila considerar é se o eucalypto offerece condições de bom combustivel.

A Companhia fez estudar a questão a rigor em sua repartição technica, em demoradas e minuciosas experiencias em suas locomotivas de bitola larga rebocando trens de carga e de passageiros, com lenha de eucalyptos de 5 a 10 annos, tendo resultado de taes experiencias ser essa lenha classificada como igual ás melhores provenientes das nossas florestas seculares.

As empresas industriaes e os particulares, que têm até o presente consumido lenhas dos desbastes das plantações da Companhia, não só confirmam os resultados acima, nas applicações que têm feito, como vão mesmo além, chegando a declarar alguns que "a lenha de eucalypto é melhor que as communs por ser mais resistente e poder ser trabalhada com maior facilidade".

A esse respeito possue a Companhia a mais completa documentação.

Vejamos agora se a madeira do eucalypto tambem se presta vantajosamente a ser applicada como dormentes, postes e outros fins de construcção.

Os mais autorisados eucalyptographos recommendam que os eucalyptos sejam usados para construcção na edade de 25 a 30 annos, isto é, quando as arvores têm attingido seu pleno desenvolvimento e se acham por assim dizer amadurecidas para quaesquer applicações.

No periodo inicial de sua campanha florestal, de 1906 a 1913, não dispondo a Companhia de arvores adultas, provindas de suas plantações, para experi-

mentar a madeira do eucalypto como dormente, recorreu a algumas arvores formadas, que retirou da Capital, na sua maioria da especie "robusta", uma das mais improprias para o fim em questão, tendo com a sua madeira apparelhado 654 dormentes, que foram collocados em suas linhas de bitola larga.

Apesar da sua qualidade inferior, esses dormentes tiveram a duração média de mais de seis annos, superior á da peroba e mais ou menos igual á de outras essencias de boa qualidade que têm sido usadas até aqui para dormentes.

Em Setembro de 1910 foram assentados 63 dormentes de eucalyptos de 20 annos, no kilometro 53 da linha principal. Os de menor duração foram retirados depois de 7 annos e 5 mezes de uso, e os mais resistentes após 9 annos e 7 mezes.

Em Janeiro de 1916, o Horto de Jundiahy forneceu os primeiros 110 dormentes de bitola larga, cortados de arvores apenas de 7 a 11 annos de edade, que foram empregados no kilometro 5 da linha tronco. Taes dormentes pertenciam a 8 especies diversas de eucalypto, quatro das quaes recommendaveis para o fim collimado e quatro improprias, mas que convinha experimentar para estudo. Os de madeira inferior tiveram uma duração variando de 3 a 6 annos. Os de melhor qualidade, na proporção de 50 %, duraram muito mais tempo, tendo os ultimos sido substituidos após cerca de 11 annos de uso, convindo não esquecer que haviam sido cortados de arvores de 7 a 11 annos.

Em Janeiro de 1921, foram empregados no kilometro 134 da linha principal 100 dormentes de eucalyptos de 15 annos, fornecidos pelo Horto de Boa

Vista. Até Maio do corrente anno, isto é, depois de mais de 6 annos, nenhum havia sido substituido, achando o respectivo Engenheiro Residente que no correr do presente anno talvez 30 devam ser retirados. Se isto se der, teremos ainda 70 % dos dormentes de arvores de 15 annos continuando em serviço numa linha de bitola larga de trafego pesado e intenso, trabalhado por locomotivas electricas.

Deduz-se destas experiencias que o dormente de eucalypto de especie recommendavel e feito de arvore de 25 a 30 annos de edade, isto é, plenamente formada, deverá ter a mais satisfatoria e economica duração.

Tambem possue a Companhia dados experimentaes do emprego do eucalypto como poste.

Em 1916, tendo ella tido urgencia de estabelecer uma linha telephonica entre Recanto e Santa Barbara e não dispondo na occasião de postes de trilhos usados, recorreu ao serviço florestal, que, não tendo eucalyptos de especie propria para esse fim com edade conveniente, forneceu 193 postes de "E. Longifolia", do Horto de Jundiahy, tendo apenas 12 annos de edade. Só depois de passados 10 annos e 3 mezes de uso haviam sido substituidos 91 desses postes, continuando os restantes em serviço.

Na linha electrica de Jundiahy a Campinas, em meiados de 1920, foram collocados 217 postes de eucalyptos de varias especies. Apesar da pouca edade da madeira, e de ser em parte de qualidade menos propria para a applicação que teve, apenas uns 17 postes deverão ser substituidos no corrente anno, continuando os restantes 200 em muito boas condições. Convem

notar que os postes que vão ser substituidos, depois de 7 annos de trabalho, provêm de essencias que a Companhia não mais cultiva, por ter reconhecido serem improprias.

Os resultados de taes experiencias, aliás, não fazem senão confirmar o que diz a literatura botanica da Australia e outros paizes em que o eucalypto é, como aqui se diz, pau para toda a obra.

Explanada a questão sob o ponto de vista technico, passa a Directoria a justificar a obra cultural da Companhia sob o ponto de vista financeiro.

Até ha pouco tempo estava longe a Directoria de pensar que havia de iniciar este anno a exploração utilitaria de seus hortos, pelo que diz respeito á lenha.

Com a depreciação da nossa moeda, o emprego do carvão de pedra importado, como a Companhia fez até meiados do anno passado em larga escala, tornou-se sobremodo onéroso, sem esperança de reducção de seu custo. Esta circumstancia fez com que a Directoria procurasse reduzir o consumo, até libertar-se de todo, se possivel, desse combustivel, substituindo-o pela electricidade, no trecho de maior trafego das suas linhas, e pela lenha nos de menor trafego, ramaes e pateos de manobras.

Acontece, porém, que a lenha, fornecida como tem sido por particulares, vae cada vez escasseando mais, tendendo por isso a tornar-se mais cara em proximo futuro.

Nesta emergencia, resolveu a Directoria iniciar desde já a exploração industrial das mattas de seus hortos, especialmente para a producção de lenha em grande escala, o que, de resto, lhe permitte obter a renda necessaria para o custeio dos mesmos hortos.

Das plantações existentes 5.000.000 de arvores ficarão reservadas á producção de madeira para dormentes e outros fins de construcção. Essas arvores continuarão a ser cultivadas até attingirem a edade pelo menos de 25 annos, quando estarão completamente desenvolvidas e aptas para as applicações a que se destinam.

As restantes serão abatidas para a producção de lenha, na medida das necessidades da Companhia.

Resolvido assim o problema, já se acha em via de organisação o serviço de córte e entrega da lenha á beira da estrada. O fornecimento do corrente anno, tendo começado em Abril e não se achando ainda completamente montado o serviço nos differentes hortos, será de cerca de 100.000 metros cubicos, devendo elevar-se no anno proximo a 150.000.

A lenha é fornecida á Estrada ao preço de 8$500 por metro cubico, preço corrente pago a outros grandes fornecedores, não obstante a lenha do eucalypto ser melhor do que a lenha commum.

A derrubada e o córte das arvores são feitos por empreitada, pagando o Serviço Florestal 3$500 por metro cubico aos empreiteiros.

Nestas bases, uma vez normalisado o serviço, como estará a partir de 1928, para o fornecimento accordado de 150.000 metros cubicos de lenha, o lucro liquido percebido pelo Serviço Florestal será sufficiente para o custeio dos differentes hortos, inclusive dos 5.000.000 de arvores que se reservaram para fins de construcção, dando ainda saldo.

O que é de maxima importancia considerar aqui é que o Serviço Florestal, a partir do anno proximo,

não custará nem mais um vintem á Companhia, elle se manterá por si, prestando o magnifico serviço de abastecer as nossas linhas de tracção a vapor de muito bom combustivel, a preço modico, livre do onus de longos transportes, que tanto sobrecarregam de trafego improductivo o nosso material rodante.

Outro facto de não menos alcance a ponderar é que — findo o praso necessario para que a reserva de 5.000.000 de arvores attinja a edade de 25 a 30 annos, sem onus algum para a Companhia — terá ella ahi um patrimonio do mais subido valor, maxime considerando que taes arvores não farão senão augmentar o seu tecido lenhoso e que nessa época a madeira só poderá ter crescido de preço, pelo desmesurado consumo que della vem fazendo o Estado no seu maravilhoso surto progressista.

A Directoria poderia encerrar aqui as informações que tem o prazer de prestar aos Senhores Accionistas e a quantos se interessam hoje em nosso paiz pela cultura florestal.

Estas informações, entretanto, não seriam inteiramente completas se não fossem corroboradas por outros testemunhos valiosos, extranhos á administração da Companhia, os quaes — conhecendo *"de visu"* o emprehendimento que vem ella levando a effeito, através de não poucas contrariedades — têm cooperado bastante para animar e fortalecer a Directoria no desempenho da importante tarefa a seu cargo.

Desses testemunhos valiosos possue a Companhia em seu archivo preciosa documentação, fornecida por personalidades taes como os membros da missão ingleza de que fez parte Lord Lovat, notavel especialista

na materia, os srs. S. Lintz Smith, director do "Times", H. N. Whitford, professor da Universidade de Yale, Pedro A. Bovet, director da Estação Experimental de Patagones, Argentina, Dr. Paulo Cavique dos Santos, do Serviço Florestal de Portugal, Dr. Samuel Hardman, secretario da Agricultura do Estado de Pernambuco, Drs. Bento Bueno, Altino Arantes, Paulo de Moraes Barros, Pires do Rio e outros.

O Sr. Dr. Lyra Castro, ministro da Agricultura, que recentemente, visitando o Estado de S. Paulo, nos deu a honra de examinar os serviços do horto de Rio Claro com a interessada attenção de quem muito se preoccupa com o reflorestamento do paiz, deixou a sua impressão nestas palavras:

> "Visitei hoje o Horto Florestal de Rio Claro. Percorrer sua séde e o valiosissimo museu ahi existente de tudo quanto se refere á preciosa arvore; ouvir a explicação de quanto se tem feito pelo verbo enthusiasta e proficiente do Dr. Navarro de Andrade, que dedicou sua vida a esta tarefa, é passar horas deliciosas e adquirir a convicção de quanto será util ao Brasil a divulgação desses conhecimentos. Aos directores da Companhia Paulista, que o assistiram com todos os elementos e recursos necessarios, devemos esta grande iniciativa. Honra, pois, a um e a outros."

Seja permittido á Directoria invocar ainda um testemunho vivo, flagrante, da opportunidade e conveniencia do esforçado gesto da Companhia fundando

e mantendo a primeira e maior cultura florestal do Brasil.

E' o que resalta da immensa riqueza que vem resultando do vigoroso impulso que deu a Paulista á obra do reflorestamento do paiz. Só o Estado de S. Paulo possúe actualmente, segundo estatisticas rigorosas, 15.331.792 eucalyptos, sem contar as plantações da Companhia.

O seu serviço florestal forneceu, só no anno de 1926, a agricultores de diversos Estados, nada menos de 700 kilos de sementes seleccionadas da preciosa essencia, e, para bem avaliar o que isto representa, basta dizer que cada kilo de sementes produz de 35 a 50 mil plantas. Nos ultimos dez annos o total das sementes fornecidas para differentes Estados do Brasil montou a 4.473 kilos!...

Proporcionando assim á classe agricola meio facil de desenvolver o novo ramo de cultura e ministrando aos interessados as instrucções necessarias para o seu bom exito, instrucções essas divulgadas pelas differentes obras publicadas pela direcção technica de seus hortos e podendo ser experimentalmente observadas na escola pratica que elles representam — com suas plantações não só de eucalyptos de variadas especies e edades como de outras essencias do paiz, com seus museus florestal e entomologico, suas installações botanicas, seus quadros estatisticos, seus viveiros, seus machinismos, suas officinas e sua alfaia agricola — está a Directoria segura de que póde a Companhia Paulista nobremente ufanar-se de vir realisando, a par de uma obra de relevante interesse proprio, outra de não menos consummado proveito nacional.

Fabrica de papel de impressão

Tomando em consideração a detalhada exposição feita pela Directoria sobre este assumpto, adoptou a assembléa geral extraordinaria, em sua reunião de 4 de Janeiro do corrente anno, a seguinte proposta, assignada por todos os membros da Directoria e do Conselho Fiscal:

> "Fica a Directoria autorisada a promover a incorporação de uma sociedade anonyma, diversa da Companhia Paulista, tendo por fim a installação de uma fabrica de papel de impressão, com o emprego da madeira de eucalyptos de seus hortos florestaes.
>
> A Companhia Paulista fornecerá, mediante equitativa retribuição, a madeira de seus hortos florestaes, sem prejuizo do material destinado ao consumo de suas vias ferreas.
>
> Os Accionistas da Companhia Paulista terão preferencia na subscripção das acções da nova companhia.
>
> Uma vez organisada a nova empresa, poderá a Companhia Paulista subscrever até 50 % do capital, se este não exceder de dez mil contos de réis; se, entretanto, for além, fica estabelecido que o maximo do capital a ser subscripto pela Companhia Paulista não deverá ultrapassar de cinco mil contos de réis."

Sobre a materia tem a Directoria a declarar que, por effeito da reforma monetaria fixando o novo padrão em base inferior a 6 d. por mil réis, o custo da installação da fabrica tornou-se superior á quantia que se cogitára despender.

Já por esse facto, já porque, em consequencia da nova politica fiscal em vigor — supprimindo a isenção de direitos para os machinismos que teria a nova empresa de importar — ainda mais aggravado ficaria o custo da usina a montar-se, julga a Directoria dever a Companhia desistir, ao menos por emquanto, de promover a organização da sociedade anonyma tendo por fim a installação da fabrica de papel de impressão.

Entretanto, se qualquer empresa estrangeira — dispondo de dinheiro mais valorisado do que o nosso ou que se contente com juros menos elevados que o exigido actualmente pelo capital em nosso paiz — pretender explorar o interessante ramo industrial no Estado de S. Paulo, a Companhia Paulista está preparada para lhe fornecer, em condições vantajosas, a necessaria materia prima.

E' que, em virtude dos estudos a que mandou a Companhia proceder nos Estados Unidos, em Instituto da mais alta e notoria competencia, ficou exuberantemente provado e reconhecido que a madeira do eucalypto, sobretudo de determinadas especies, se presta vantajosamente para a fabricação do papel de imprensa, revelação de subido alcance para a producção de um artigo industrial cujo consumo cada dia se desenvolve no mundo inteiro, e que tão de perto interessa a cultura intellectual dos povos.

Caixa de Aposentadorias e Pensões

Em cumprimento das disposições contidas na lei federal n. 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, a Companhia Paulista contribuiu para a Caixa em 1926 com as seguintes quotas:

Multas	80:374$500
Excessos não reclamados	120:912$900
Varreduras.	42:024$150
Contribuição de 1 % sobre a receita da Estrada	842:059$148
Producto da tarifa addicional de 1, ½ %	1.234:826$090

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1926 em 41.161:439$650.

Movimento de acções

Foram transferidas durante os tres ultimos exercicios:

Annos	Por venda	Por heranças, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1924	55.306	15.084	8.890	12.756	92.036
1925	73.686	13.173	7.040	11.690	105.589
1926	50.680	28.486	18.956	19.486	117.608

Impostos

Durante o anno de 1926 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 1.945:640$300, producto do imposto de transito e 56:913$900 da taxa ouro.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a importancia de 3.016:386$250, producto dos impostos federaes sobre passagens e viação.

Pagou ainda ao Thesouro do Estado o imposto de capital e outros na importancia de 407:390$800.

Do exposto vê-se que se elevou a 5.426:331$250 réis a somma das contribuições que pesaram no ultimo exercicio sobre os serviços de viação a cargo da Companhia, fóra os direitos aduaneiros, os impostos de consumo e outros.

Pessoal

O pessoal ao serviço da Companhia, tanto os funccionarios superiores como os seus auxiliares, tem desempenhado as funcções a seu cargo com o maior zelo e intelligencia, não poupando esforços para o perfeito cumprimento de seus deveres.

A Directoria agradece a valiosa cooperação que de todos tem recebido.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos prestar, fi-

cando inteiramente á vossa disposição para fornecer quaesquer outras que desejeis.

S. Paulo, 20 de Maio de 1927.

A Directoria

Antonio Prado, presidente.
A. de Lacerda Franco.
Luiz Tavares Alves Pereira.
José de Paula Leite de Barros.
Conde de Prates.

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo assignados membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em obediencia ao disposto nos Estatutos da mesma Companhia, tendo procedido ao exame do balanço encerrado em 31 de Dezembro de 1926, bem como ao estudo dos documentos que o instruiram, verificaram ser a escripta feita com precisa ordem e claresa.

Foi apurada no referido exercicio a renda liquida de Rs. 25.779:676$801, que, sommada aos lucros de 1.582:902$195, que passaram do exercicio de 1925, dão o total de 27.362:578$996, que teve a seguinte distribuição:

Dividendos do 1.° e 2.° semestres de 1926	17.052:500$000
Juros da divida externa	3.285:208$580
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de amortisação da divida externa	5.000:000$000
Saldo que passa para o exercicio futuro	1.824:870$416

O Conselho Fiscal, pelo que acaba de expôr, é de parecer que sejam approvadas todas as contas e todos os actos praticados pela Directoria.

S. Paulo, 12 de Abril de 1927.

O Conselho Fiscal

A. de Padua Salles.
Bento José de Carvalho.
Procopio de Araujo Carvalho.

BALANÇO FECHADO

em

31 de Dezembro de 1926

Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

ACTIVO

ACCIONISTAS, CONTA DE CAPITAL: Importancia a ser realizada	. . . . .	17.768:440$000
ESTRADAS DE FERRO: Importancia despendida	330.463:233$011	
EDIFICIO, DEPENDENCIAS E MOVEIS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta.	236:116$440	
IMMOVEIS EM S. PAULO: Saldo desta conta.	335:537$070	
MATERIAES: Existentes no Almoxarifado e em transito	16.109:413$438	347.144:299$959
SERVIÇO FLORESTAL: Immoveis, plantações, etc.	. . . . .	7.083:555$239
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria	50:000$000	
Apolices depositadas no Thesouro do Estado	183:000$000	233:000$000
DIVERSOS TITULOS: Apolices da divida Estadual	1.093:109$300	
Outros titulos	141:604$406	1.234:713$706
Saldos a favor da Companhia:		
Diversos Bancos	1.879:790$540	
Contadoria Central das Estradas de Ferro.	6.710:810$790	
Diversos devedores.	3.127:848$655	
Outros saldos	138:207$720	11.856:657$705
CAIXA: Saldo existente	. . . . .	1.869:011$127
Rs.	. . . . .	387.189:677$736

S. Paulo, 14 de Março de 1927.

A. de Lacerda Franco,

Vice-Presidente

de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1926

PASSIVO

CAPITAL: 1.000.000 acções de 200$000	. . . . .	200.000:000$000
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1892: Obrigações ao valor de £ 923.000-0-0, que ainda estão por amortisar, ao cambio de 5.51/64 em 31 de Dezembro de 1926	. . . . .	38.213:692$491
EMPRESTIMO EXTERNO DE 1922: Obrigações no valor de $ 3.488.500,00, que ainda estão por amortisar ao cambio de 8$525 em 31 de Dezembro de 1926	. . . . .	29.739:462$500
FUNDO DE AMORTISAÇÃO DA DIVIDA EXTERNA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	32.386:027$051	
Importancia do agio de acções levada ao credito da mesma conta	17.046:218$000	49.432:245$051
FUNDO DE OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	. . . . .	24.559:035$562
FUNDO DO SERVIÇO FLORESTAL: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	. . . . .	2.643:361$825
FUNDO DE RESERVA: Importancia deduzida da renda e levada ao credito desta conta	. . . . .	5.383:645$619
CAUÇÃO: Da Directoria	. . . . .	50:000$000
PESSOAL: De Dezembro de 1926	3.459:881$060	
PENSÕES: De Dezembro de 1926	10:971$000	3.470:852$060
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro, não reclamada	. . . . .	1:239$994
DIVIDENDOS. Não reclamados	417:962$088	
DIVIDENDO: A ser distribuido	8.687:500$000	9.105:462$088
DIVERSOS CREDORES: Por fornecimentos e outros	. . . . .	22.765:810$130
SOMMA	. . . . .	385.364:807$320
RECEITA GERAL: Saldo desta conta	. . . . .	1.824:870$416
Rs.	. . . . .	387.189:677$736

Heitor Freire de Carvalho,
Chefe do Escriptorio Central.

Eduardo da Silva Brito
Guarda-Livros Interino.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1926

Companhia Paulista

BALANCETE da Receita e Despesa

RECEITA

Passageiros	14.828:149$106	
Trens especiaes	76:164$462	
Encommendas, bagagens, valores e animaes T. 9	6.302:332$199	
Animaes por trens de passageiros . .	143:879$997	
Telegrammas	1.013:119$121	
Mercadorias	54.891:603$320	
Animaes por trens de cargas. . . .	3.869:157$115	
Armazenagens	175:357$582	
Aluguel de locomotivas, carros, vagões e encerados	1.399:602$194	
Aluguel de estações e suas dependencias	89:922$888	
Carga e descarga de vagões; commissão pela arrecadação dos impostos de transito estadual e federal; aluguel de casas e compartimentos para restaurante; cartazes nas estações e outras rendas. .	574:567$745	83.363:855$729
Rendas arrecadadas no Escriptorio Central:		
Aluguel da zona privilegiada	3:000$000	
Aluguel de terrenos em S. Paulo . .	10:800$000	
Emolumentos	11:907$200	
Dividendos prescriptos e outras rendas .	77:872$100	103:579$300
Somma Rs.		83.467:435$029

S. Paulo, 14 de Março de 1927.

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escriptorio Central

de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1926

DESPESA

Inspectoria Geral e Contadoria	1.515:065$830	
Trafego	11.435:901$413	
Locomoção	28.928:852$994	
Linha e edificios	9.375:320$552	
Telegrapho	2.419:995$455	
Almoxarifado	401:718$450	
Contadoria Central	174:848$200	
Aluguel de vagões	647:115$630	
Consumo d'agua nas estações, annuncios, indemnizações por avarias e extravios de mercadorias e encerados, sellos, telegrammas, Commissão de Tarifas, pensões e outras despesas	742:512$879	55.641:331$403
Despesas pelo Escriptorio Central:		
Directoria e Conselho Fiscal	222:000$000	
Donativos	90:465$310	
Pessoal	446:547$900	
Fiscalisação	10:000$000	
Gastos Geraes	125:405$544	
Impostos de capital e outros	407:390$800	
Seguro contra fogo	124:960$900	
Despesas judiciaes	123:019$100	
Juros	117:987$921	
Commissões	376:496$510	
Prejuizos verificados em diversas contas	2:152$840	2.046:426$825
		57.687:758$228
Saldo a favor da receita		25.779:676$801
Somma Rs.		83.467:435$029

Eduardo da Silva Brito

Guarda-Livros Interino.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1926

Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo

DEBITO

Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1926	17.052:500$000
Juros da Divida externa	3.285:208$580
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de amortisação da divida externa	5.000:000$000
Lucros que passam para o exercicio de 1927	1.824:870$416
Somma Rs.	27.362:578$996

São Paulo, 14 de Março de 1927.

Heitor Freire de Carvalho,

Chefe do Escriptorio Central.

de Estradas de Ferro

geral apurado em 1926

CREDITO	
Lucros que passaram do exercicio de 1925	1.582:902$195
Saldo das operações de 1926	25.779:676$801
Somma Rs.	27.362:578$996

Eduardo da Silva Brito,

Guarda-livros Interino.

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

Jundiahy, 25 de Agosto de 1927.

Illmo. e Exmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Excia. o relatorio da Inspectoria Geral, referente ao anno de 1926.

Ao Illm. e Exmo. Snr. Dr. Luiz Tavares Alves Pereira,

M. D. Presidente, em exercicio, da Directoria da Companhia Paulista.

J. Cintra,

Inspector Geral

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1926, tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a extensão total de 1.300,228 kilometros em trafego, assim distribuidos:

Linhas de 1m,60	478,147	Kms. (1)
Linhas de 1m,00	771,673	"
Linhas de 0m,60	50,408	"
	1.300,228	"

II

Contabilidade

1.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de	83.467:435$029
e a despeza correspondente de	57.687:758$228
O saldo liquido em 1926 foi de . . .	25.779:676$801

A relação da despeza para a receita é de 69,11 %, tendo sido em 1925 de 69,05 %.

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia, desde 1872, data da abertura ao trafego do primeiro trecho da linha.

(1) Não está incluida a segunda linha, entre Jundiahy e Campinas, com a extensão total de 44.042 Kms.

Annos	Renda liquida
1872	124:886$716
1873	390:639$915
1874	474:658$488
1875	524:054$016
1876	641:540$242
1877	974:679$864
1878	1.508:451$790
1879	1.550:138$951
1880	1.813:878$108
1881	1.657:151$436
1882	1.961:981$374
1883	1.620:717$349
1884	1.318:371$558
1885	1.657:151$436
1886	1.711:288$585
1887	1.665:422$245
1888	2.215:668$695
1889	2.741:232$081
1890	3.484:885$534
1891	3.988:245$538
1892	4.807:382$615
1893	4.050:491$578
1894	8.329:442$169
1895	10.561:761$667
1896	10.449:210$110
1897	12.329:066$910
1898	10.471:000$980
1899	11.914:107$323
1900	12.939:589$419
1901	17.396:831$199
1902	13.669:483$875
1903	10.530:552$202
1904	9.018:518$223
1905	9.722.840$212
1906	18.450:385$294
1907	14.534:422$699
1908	12.247:441$964
1909	14.640:003$565
1910	12.567:685$955
1911	15.223:923$784
1912	16.592:722$193
1913	16.222:081$384
1914	16.242:876$700
1915	16.360:953$959
1916	16.084:441$417
1917	16.193:807$227
1918	12.481:765$342
1919	12.516:399$937
1920	14.826:522$146
1921	16.620:663$363
1922	13.600:232$422
1923	17.362:876$877
1924	16.353:786$767
1925	25.622:128$255
1926	25.779:676$801

O movimento financeiro do trafego em 1926, foi o seguinte:

Receita	83.363:855$729
Despeza	55.641:331$403
Saldo . . .	27.722:524$326

Relação por cento da despeza para a receita 66,74 %.

Constam do quadro a seguir os elementos do movimento financeiro do trafego nos annos de 1926 e 1925:

Especificação	1926	1925
Receita	83.363:855$729	82.733:759$079
Despeza	55.641:331$403	55.559:554$843
Saldo	27.722:524$326	27.174:204$236
Relação por cento da despeza para a receita	66,74 %	67,15 %

2.º — Receita

A receita geral foi:

Em 1926	83.467:435$029
Em 1925	82.803:694$579
Differença para mais em 1926	663:740$450

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta dos trafegos de passageiros e mercadorias attingiu a ..... 40.475:058$010 assim discriminada:

Trafego de passageiros . . .	18.406:210$910
Trafego de mercadorias . . .	22.068:847$100
Somma . . .	40.475:058$010

Em 31 de Dezembro de 1926 existia um saldo de 217$700, sendo 40$700 do trafego de passageiros e 177$000 do de mercadorías e os fretes a pagar representavam a importancia de 109:703$200, sendo 1:343$400 do trafego de passageiros e .. 108:359$800 do de mercadorias.

A comparação da receita geral nos dois ultimos annos é a seguinte:

Natureza do Trafego	1926	1925	Differenças em 1926	
			Para mais	Para menos
Trafego . . .	83.363:855$729	82.733:759$079	630:096$650	—
Escript. Central	103:579$300	69:935$500	33:643$800	—
Total. . .	83.467:455$029	82.803:694$579	663:740$450	—

Em 1872 foi inaugurado o trafego do primeiro trecho da linha, entre Jundiahy e Campinas, e a receita geral da Companhia tem sido a seguinte desde aquella data:

Annos	Receita geral	Annos	Receita geral
1872	311:148$940	1900 . . .	22.071:945$269
1873 . . .	650:463$069	1901 . . .	27.293:917$132
1874	758:169$207	1902 . . .	24.972:799$117
1875	889:414$782	1903 . . .	20.101:754$102
1876	1.126:189$760	1904 . . .	18.259:883$130
1877	1.541:836$645	1905 . . .	18.421:280$525
1878	2.195:525$850	1906 . . .	27.110:074$320
1879	2.297:935$790	1907 . . .	24.861:763$568
1880	2.085:239$370	1908 . . .	22.664:421$802
1881	2.514:466$920	1909 . . .	27.111:851$729
1882	2.880:373$995	1910 . . .	23.072:010$089
1883	2.739:948$200	1911 . . .	27.135:300$222
1884	2.586:301$750	1912 . . .	30.957:439$941
1885	2.812:352$950	1913 . . .	34.045:510$848
1886	2.977:410$510	1914 . . .	26.193:812$863
1887	2.922:222$683	1915 . . .	30.502:984$262
1888	3.577:121$476	1916 . . .	31.926:225$203
1889	4.487:396$469	1917 . . .	33.704:892$084
1890	5.082:383$149	1918 . . .	31.409:375$619
1891	6.499:157$909	1919 . . .	33.660:918$839
1892	9.227:635$114	1920 . . .	44.814:606$096
1893	10.230:964$064	1921 . . .	49.006:949$079
1894	13.930:608$544	1922 . . .	45.359:672$691
1895	17.383:811$641	1923 . . .	58.900:204$152
1896	19.693:127$477	1924 . . .	66.537:603$774
1897	22.223:833$853	1925 . . .	82.803:694$579
1898	20.541:985$830	1926 . . .	83.467:435$029
1899	21.224:577$150		

Consta do quadro seguinte a renda discriminada do trafego de todas as linhas da Companhia Paulista nos annos de 1926 e 1925.

VERBAS	1926		1925		Differenças em 1926	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Passageiros	3.907.052	14.828:149$106	3.929.602	15.134:418$140	— 22.550	— 306:269$034
Bagagens, encommendas, animaes da tabella 9 e valores (toneladas	73.101	6.302:332$199	72.737	6.755:498$403	+ 364	— 453:166$204
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros (Numero)	22.314	143:879$997	24.825	183:787$580	— 2.511	— 39:907$583
Mercadorias { Café (toneladas)	439.416	18.676:943$108	436.663	18.937:441$830	+ 2.753	— 260:498$772
Mercadorias { Diversas (toneladas)	1.624.135	36.214:660$212	1.614.346	34.181:807$378	+ 9.789	+ 2.032:852$834
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas (Numero)	364.980	3.869:157$115	396.364	4.078:096$962	— 31.384	— 208:939$847
Telegrammas (Numero)	733.134	1.013:119$121	743.762	1.024:599$587	— 10.628	— 11:480$466
Trens especiaes (Numero)	137	76.164$462	174	132:961$772	— 37	— 56:797$310
Armazenagens	—	175:357$582	—	203:328$359	—	— 27:970$777
Aluguel de: Estações, armazens, casas, commodos e carros para restaurantes, bandejas nas estações, carros, vagões, encerados, plataformas, terrenos, etc.	—	1.655:144$360		1.811:598$962	—	— 156:454$602
Diversos	—	408:948$467	—	290:220$106	—	+ 118:728$361
Total	—	83.363:855$729	—	82.733:759$079		+ 630:096$650

O quadro seguinte mostra a receita do trafego, referida ás unidades — trem, vehiculos e toneladas-kilometros de peso util:

UNIDADES	1926	1925
Trem-kilometro	13$128	12$927
Vehiculos-kilometros	1$074,38	$906,24
Toneladas-kilometros, peso util	$188,94	$189,31

A receita em 1926, proveniente dos trafegos de passageiros e mercadorias, pode ser assim discriminada pelos differentes trafegos:

TRAFEGO PROPRIO (entre as estações da Paulista)	13.822:319$308
TRAFEGO ESTRANHO (das estações da Paulista para as de outras estradas e vice-versa)	35.104:503$479
Somma	48.926:822$787
TRAFEGO EM TRANSITO (das estações de estradas estranhas para as de outras estradas através das linhas da Paulista):	
Mogyana (Via Campinas)	6.596:807$403
" (Via Baldeação)	175:062$713
" (Via Guatapará)	146:161$044
" (Via Pontal)	24:091$165
Cia. C. T. Luz e Força	47:718$810
Cia. Itatibense	92:192$916
Cia. Araraquara (Via Araraquara)	9.884:285$806
Cia. Araraquara (Via Ribeirão Bonito)	—
Cia. Dourado (Via Ribeirão Bonito)	3.606:443$713
Cia. Dourado (Via Araraquara)	1:392$840
Cia. S. Paulo-Goyaz (Via Bebedouro)	3.002:554$416
Cia. S. Paulo-Goyaz (Via Passagem)	728:996$936
Cia. M. Monte Alto	1.148:130$264
Noroéste do Brasil	6.925:813$877
S. Paulo e Minas (Via Campinas)	106:875$762
" " " " (Via Baldeação)	—
" " " " (Via Guatapará)	360$879
" " " " (Via Pontal)	10$047
Sorocabana (Via Guanabara)	84:540$231
" (Via Agudos)	—
São Paulo Paraná (Via Guanabara)	260$702
Somma do transito	32.571:699$524
Total Geral	81.498:522$311

31 de Dezemb

do emprestimo de 4.000.000 mittido em Nova York em 1922 ação da linha e outras despesas			ANNOS	...as e ...p ma- ...nte	Serviço Florestal	Fundo de pensões	... ...tra ...
...ia ...a	Valor dos titulos amortisados em dollars	Cambio correspondente					
			1872				
			1873				
			1874				
			1875				
			1876				
			1877				
			1878				
			1879				
			1880				
			1881				
			1882				
			1883				
			1884				
			1885				
			1886				
			1887				
			1888				
			1889				
			1890				
			1891				
			1892				
			1893				
			1894				
			1895				
			1896				
			1897				
			1898				
			1899				
			1900				
			1901				
			1902				
			1903				
			1904				
			1905				
			1906				
			1907				
			1908				
			1909				
			1910			500:000$000	
			1911		8:247$080	200:000$000	
						300:000$000	
			1912				
			1913			100:000$000	
			1914			200:000$000	
			1915			100:000$000	
			1916		178$100	100:000$000	
			1917		051$200	100:000$000	
			1918		194$876	150:000$000	
			1919		372$519	120:000$000	
			1920		318$050	130:000$000	
			1921			100:000$000	
						100:000$000	
$000	49.000	7.300,6	1922				
966	104.500	9,382,5	1923				
722	111.500	9.525,7	1924				
680	119.000	8.429,9	1925				
950	(5) 127.500	6.674,2	1926				

							2
							1
							3
							6
							38
						1.00	
						65	
						2.61	
						4.48	
						4.01	
						3.02	
						3.00	
						3.01	
						1.55	
						3.16	
						3.00	
						5.02	
						4.98	
						4 45	
						2.66	
						4.87	
						21	
						2 05	
						1.94	
						2.72	
						2.06	
						36	
						3.54	
						5.32	
						2.94	
						1.77	
						1.5	
						1 5	

Primeira parte.

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1926

ANNOS	Estradas Allomatidas em trafego: Das linhas proprias		Numero de passageiros transportados	Numero de toneladas de mercadorias transportadas			RECEITA
		Total	Pela linha Paulista	Transportados	Transportadas	Total	
1872	38	38		88 [illegible]			26 180
1873	43	43		56 212			41 904
1874	43	43		56 107			45 877
1875	43	43		56 611			76 261
1876	43	43		156 982			84 185
1877	43	43		156 296			78 [illegible]
1878	43	43		167 911			83 832
1879	43	43		162 508			90 384
1880	43	43		174 374			99 [illegible]
1881	43	43		112 [illegible]	60 [illegible]	58 [illegible]	99 [illegible]
1882	43	43		196 771			111 [illegible]
1883	43	43	1 019	90 311	61 [illegible]	151 [illegible]	130 [illegible]
1884	43	43	1 521	97 812	66 [illegible]	164 [illegible]	155 [illegible]
1885	48	48	15	161 [illegible]	127 [illegible]	288 [illegible]	175 [illegible]
1886	48	48	37	197 [illegible]	5 610	98 [illegible]	82 [illegible]
1887	48	48	2 [illegible]	241 [illegible]	8 [illegible]	191 [illegible]	111 [illegible]
1888	48	48	200	299 [illegible]	6 [illegible]	305 [illegible]	182 [illegible]
1889	48	48	200	319 [illegible]	6 [illegible]	325 [illegible]	152 [illegible]
1890	48	48	200	418 [illegible]	5 [illegible]	424 [illegible]	183 [illegible]
1891	48	48	200	578 [illegible]	5 [illegible]	583 [illegible]	209 [illegible]
1892	48	48	200	809 [illegible]	20 [illegible]	829 [illegible]	173 [illegible]
1893	48	48	200	1 119 [illegible]	9 [illegible]	1 128 [illegible]	131 [illegible]
1894	48	48	200	1 [illegible]	21 [illegible]	1 [illegible]	173 [illegible]
1895	48	48	200	1 [illegible]	23 [illegible]	1 [illegible]	173 [illegible]
1896	48	48	200	1 [illegible]	26 [illegible]	1 [illegible]	291 [illegible]
1897	48	48	200	1 [illegible]	25 [illegible]	1 [illegible]	291 [illegible]
1898	48	48	200	1 [illegible]	26 [illegible]	1 [illegible]	309 [illegible]
1899	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	329 [illegible]
1900	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	373 [illegible]
1901	48	48	200	1 [illegible]	15 [illegible]	1 [illegible]	48 [illegible]
1902	48	48	200	1 [illegible]	21 [illegible]	1 [illegible]	60 [illegible]
1903	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	53 [illegible]
1904	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1905	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1906	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1907	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1908	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1909	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1910	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1911	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1912	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1913	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1914	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1915	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1916	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1917	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1918	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1919	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1920	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1921	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1922	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1923	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1924	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1925	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]
1926	48	48	200	1 [illegible]	31 [illegible]	1 [illegible]	81 [illegible]

Formação do fundo liquido

ANNOS	DESPESA	SALDO	Importancia recebida do Governo em 31 de Dezembro de 1926	Importancia que pertence ao governo	Importancia recebida do fundo de reserva	TOTAL
1872	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]
1873	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1874	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1875	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1876	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1877	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1878	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1879	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1880	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1881	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1882	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1883	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1884	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1885	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1886	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1887	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1888	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1889	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1890	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1891	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1892	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1893	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1894	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1895	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1896	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1897	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1898	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1899	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1900	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1901	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1902	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1903	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1904	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1905	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1906	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1907	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1908	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1909	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1910	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1911	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1912	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1913	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1914	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1915	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1916	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1917	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1918	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1919	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1920	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1921	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1922	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1923	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1924	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1925	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
1926	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]

DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA

| ANNOS | Dividendos: Importancia distribuida | Dividendos: Valor do ouro | Dividendos: Valor do papel | Fundo de reserva | Imposto sobre dividendo | Imposto sobre capital | Serviço do emprestimo de £ 2.750.000 emittido em Londres em 1892 para a construcção da linha Rio Claro: Juros | Serviço do emprestimo de £ 1.000.000 de dollars emittido em Nova York em 1922 para electrificação da linha e outras despezas: Juros | Amortização | Material | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Central, Ramal Rio Claro e ramal de Jundiahy | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Paulista, Ramal de Jundiahy e Ramal de Santos | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Ramal de Campinas | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Ramal de Rio Claro | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Ramal de Sorocaba | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Ramal de Ribeirão Preto | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Ramal de Barretos | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Ramal de Rio Preto | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Ramal de Araraquara | Material: Importancia de materiais para a conta das linhas Ramal de Jaboticabal

SEF

BITO

enador Francisco Ant
rovisoria para gerir o
Dr. Martinho da Sil
pelo Dr. Clemente F
Nepomuceno Prates c
1891, pelo Dr. Elias
eiro Auxiliar o Dr.
s H. Richmann de 3
eves de 25 de setembr
ista e pelo Dr. Jayme
lo foi aposentado pela
hamada a primeira en
os e em 11 de agost
neira. Em 11 de agos
Pirassununga. Em 15
Em 6 de dezembro
ramal de Santa Veridi
eiro de 1893 o de S
917 foi transformado
ro os de Itaipú e Ibic
inaugurou-se o posto
m o nome de Nova
de 1918, inaugurou-s
ibi a Campinas em 1
estações de Graúna e
as estações de Batovy
ndiaby Paulista a Ca
a no trecho de Tatú a
os postos telegraphic
a Caixa de Aposentac
le Piracicaba.

BITO

Rio Claro Railway C
iro de 1893 inaugurou-
ito. Em 1.º de outubr
Auscuzeiro e Estrella. E
le 1901 inauguraram-se
"Tupy", a 10 de outu
" no ramal do Mogy-
abro o posto telegraphi
de Itaquá, Batalha e d
como estação com o n
uguradas as estações de
Tapuya, no tronco. E
Frigorifico, transforma
"Cortume" entre as
o, Estrella e Cauby.
"Tamandua" entre as
1922 foi supprimida a
ralia, a 7 de Setembro

BITO

de abril do mesmo an
m 1.º de abril de 191
ha, Amaral e Pulador
rimiram-se em março
itangueiras e Pontal, e

Segunda par

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro desde seu começo até 31 de Dezembro de 1926

VALOR EM 31 DE DEZEMBRO

| Anno | Do capital realizado | Do capital realizado em moeda | Do capital realizado em bens e direitos | Do capital realizado em bens e direitos | Do capital realizado em bens e direitos

Todo o trafego das linhas que não pertencem á Companhia Paulista e em transito por ella apenas concorreu em 1926 com 32.571:699$524 ou 39,02 % da receita total da Companhia, no valor de 83.467:435$029.

Da importancia de 32.571:699$524 e da relação de 39,02 % cabem á Companhia Mogyana 6.942:122$325 e 8,31 %.

As differentes verbas do trafego, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento nos dois ultimos annos.

VERBAS	1926	1925
Passageiros	17,8	18,3
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	7,6	8,2
Animaes das tabellas 10 e 11	4,8	5,2
Mercadorias { Café	22,4	22,9
Mercadorias { Diversas	43,5	41,3
Telegrammas	1,2	1,2
Diversos	2,7	2,9
Total	100,0	100,0

Constam do quadro seguinte a receita média e por unidade de percurso, de passageiros, — valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9, — animaes das tabellas 10 e 11 e mercadorias diversas:

VERBAS	Embarcado		Referidos a 1 km.	
	1926	1925	1926	1925
Passageiros	3$795	3$851	$053	$053
Valores, bagagens, etc.	86$214	92$876	$697	$694
Animaes das tabellas 10 e 11	10$361	10$119	$032	$032
Mercadorias { Café	42$504	43$369	$232	$213
Mercadorias { Diversos	22$298	21$174	$127	$128

Passageiros

A distribuição dos passageiros e da respectiva receita pelos trafegos proprio, estranho e em transito, relativamente aos dois ultimos annos, consta do quadro seguinte:

		1926				1925			
		1.ª classe		2.ª classe		1.ª classe		2.ª classe	
		Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio		597.194	4.051:132$532	2.247.836	4.061:252$242	638.657	4.248:594$748	2.231.751	4.129:946$216
Estranho	Despachado	192.333	3.072:994$661	217.830	1.920:849$989	189.085	3.106:643$489	224.494	1.926:156$299
	Recebido .	168.950		186.939		162.892		180.657	
Em transito . . .		140.680	1.019:292$022	155.290	702:627$660	145.505	1.030:773$374	156.561	692:304$014
Total . . .		1.099.157	8.143:419$215	2.807.895	6.684:729$891	1.136.139	8.386:011$611	2.793.463	6.748:406$529

Immigrantes

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de immigrantes para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal pratica em 1882. Durante o anno de 1926 o movimento foi de 33.592 immigrantes, cujas passagens importariam em rs. 357:453$660.

O numero de immigrantes transportados gratuitamente desde 1882 até 31 de Dezembro de 1926 é de 894.877 e a importancia que deixou de ser cobrada é egual a 4.979:771$860.

Numero e receita dos passageiros transportados:

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foram:

ANNOS	1.ª CLASSE		2.ª CLASSE		TOTAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1917	502.419	2.261:553$560	1.516.877,5	2.572:052$000	2.019.296,5	4.833:605$560
1918	471.151,6	2.315:196$230	1.505.737,5	2.569:113$940	1.976.889	4.884:310$170
1919	557.540,5	3.039:052$830	1.766.707,5	3.010:992$790	2.344 248	6.050:045$620
1920	637.924,5	3.698:827$260	1.936.636	3.703:730$750	2.574.660,6	7.302.558$010
1921	685.215	3.857:938$670	2.203.695	4.112:546$640	2.888.910	7.970:485$210
1922	788.021	4.489:999$920	2.291.838	4.298:854$000	3.079.859	8.788:853$620
1923	929.063	5.762:864$110	2.557.088	5.354:049$565	3.486.151	11.116:903$675
1924	1.097.762	7.095:844$677	2.804.678	6.392:890$916	3.902.430	13.488:775$593
1925	1.136.139	8.386:011$611	2.793.463	6.748:406$529	3.929.602	15.134:418$140
1926	1.099.157	8.143:419$215	2.807.895	6.684:729$891	3.907.052	14.828:149$106

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza de trafego		1926 Kilos	1926 Receita	1925 Kilos	1925 Receita
Proprio		24.141.042	1.235:889$873	25.420.880	1.539:888$811
Estranho	Despachado	12.063.848	2.532:119$033	10.670.586	2.614:231$467
	Recebido	10.419.453		10.909.161	
Em transito		26.476.503	2.534:323$293	25.736.075	2.601:378$125
Total		73.100.846	6.302:332$199	72.736.702	6.755:498$403

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

	1926				1925			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	5.430	9:707$570	5.775	44:923$121	5.819	10:846$848	5.172	58:367$772
Estranho { Despachado	2.612	13:703$902	2.563	52:212$311	3.164	15:756$641	3.420	69:761$832
Estranho { Recebido .	1.431		1.606		1.483		1.787	
Em transito . . .	1.461	4:522$030	1.436	17:811$063	2.122	6:633$672	1.858	22:420$815
Total . . .	10.934	27:933$502	11.380	115:946$495	12.588	33:237$161	12.237	150:550$419

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

	1926				1925			
	Tabella 10		Tabella 11		Tabella 10		Tabella 11	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Proprio	3.620	6:168$032	9.397	102:950$115	4.865	6:854$683	7.514	83:019$124
Estranho { Despachado	12.627	73:706$197	254.023	3.414:073$553	9.503	49:819$457	289.002	3.671:283$942
Estranho { Recebido .	8.648		3.711		4.837		3.696	
Em transito . .	5.162	13:434$728	67.792	258:824$490	11.763	31:146$805	65.184	235:972$951
Total . .	30.057	93:308$957	334.923	3.775:848$158	30.968	87:820$945	365.396	3.990:276$017

Mercadorias

Natureza do Trafego		1926				1925			
		Café		Diversos		Café		Diversos	
		Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita	Kilos	Receita
Proprio . .		3.231.756	85:156$036	308.337.027	3.292:296$218	2.687.037	79:404$970	302.724.911	2.773:799$237
Estranho	Despachado	120.538.732	7.422:851$345	307.369.267	16.220:045$146	148.477:0~4	8.403:938$870	296.756.643	15.812:548$198
	Recebido	6.869.771		383.413.561		1.654.386		385.580.958	
Em transito. .		308.776.104	11.168:935$727	625.014.750	16.702:318$848	283.844.776	10.454:097$990	629.283.673	15.595:459$943
Total . . .		439.416.363	18.676:943$108	1.624.134.605	36.214:660$212	436.663.283	18.937:441$830	1.614.346.185	34.181:807$378

Constam do quadro seguinte as quantidades de animaes, valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 — e mercadorias transportadas, e as respectivas receitas no ultimo dicennio:

Annos	Animaes das tabellas 10 e 11		Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
1917	323.952	1.692:313$710	27.818	1.326:153$650	1.479.507	24.605:044$030
1918	315.851	1.444:492$460	28.945	1.404:820$500	1.456.736	22.262:184$990
1919	332.758	2.135:993$650	36 001	1.883:547$550	1.472.265	21.676:880$160
1920	383.196	2.405:584$020	42.432	2 399:696$590	1.674.149	30.847:237$730
1921	292.832	1.933:489$040	44.027	2.428:320$350	1.664.564	34.355:145$260
1922	377.790	2.407:419$490	48.788	2.861:029$590	1 547.062	29.272:115$220
1923	493.758	3.703:596$007	53 559	3.699:287$889	1.750.656	38.118:730$254
1924	448.004	3.715:553$349	59.946	4.955:212$578	1.802.765	41.685:268$938
1925	421.189	4.261:884$542	72.737	6.755:498$403	2.051 009	53.119:249$208
1926	387.294	4.013:037$112	73.101	6.302:332$199	2.063.551	54.891:603$320

3.º — Despeza

A despeza geral da Companhia foi:

em 1926	57.687:758$228
em 1925	57.181:566$324
Differença para mais em 1926. .	506:191$904

Comparação da despeza nos dois ultimos annos:

	1926	1925	Differença em 1926	
			Para mais	Para menos
Todas as linhas	55.641:331$403	55.559:554$843	81:776$560	—
Escriptorio Central	2.046:426$825	1.622:011$481	424:415$344	—
Total	57.687:758$228	57.181:566$324	506:191$904	—

A despeza geral da Companhia, anno por anno, desde 1872, consta do quadro seguinte:

Annos	Despeza	Annos	Despeza
1872	186:262$224	1900 . . .	9.132:355$850
1873	259:823$154	1901 . . .	9.897:085$933
1874	283:510$724	1902 . . .	11.303:315$242
1875	365:360$766	1903 . . .	9.571:201$900
1876	484:649$218	1904 . . .	9.241:364$907
1877	567:156$781	1905 . . .	8.698:431$263
1878	687:074$060	1906 . . .	8.659:739$026
1879	747:796$839	1907 . . .	10.327:340$869
1880	771:861$267	1908 . . .	10.416:979$838
1881	877:815$909	1909 . . .	12.471:484$164
1882	918:392$621	1910 . . .	10.504:324$134
1883	1.119:230$851	1911 . . .	11.911:376$338
1884	1.267:930$192	1912 . . .	14.364:717$748
1885	1.155:201$514	1913 . . .	17.823:429$464
1886	1.266:121$925	1914 . . .	13.950:936$163
1887	1.256:820$448	1915 . . .	14.142:030$303
1888	1.351:457$781	1916 . . .	15.851:783$786
1889	1.746:114$388	1917 . . .	17.511:084$857
1890	1.597:997$615	1918 . . .	18.927:610$277
1891	2.510:912$371	1919 . . .	21.445:518$902
1892	4.920.252$529	1920 . . .	29.988:083$950
1893	6.180:472$486	1921 . . .	32.386:285$716
1894	5.601:166$385	1922 . . .	31.759:440$269
1895	6.822:049$974	1923 . . .	41.537:827$275
1896	9.193:917$367	1924 . . .	50.183:817$007
1897	9.894:766$943	1925 . . .	57.181:566$324
1898	10.070:984$850	1926 . . .	57.687:758$228
1899	9.310:469$827		

Demonstrativo de grados segundo a procedencia do café transportado pela

Ferrovia			
Sorocabana via Guanabara	—	340	—
Sorocabana via Agudos	—	365	—
Mogyana vias Pontal, Passagem e Bebed.	—	60	—
São Paulo Railway Company	—	5.624	—

Conta do quadro seguinte a procedencia do café transportado em 1929 nas linhas da Companhia Paulista

ESTAÇÕES	Recebido kilos	Despachado kilos	Fretes
Jundiahy	—	—	—
Louveira	164 706	250	9 777$843
Rocinha	25 818	266 982	3 324$907
Vallinhos	—	1 134 197	8 528$401
Campinas	37 280	923 233	10.000$727
Boa Vista	4.537 337	7.441 765	351:136$621
Jacuba	890	135 021	2.026$009
Rebouças	—	—	—
Nova Odessa	—	276 925	5:849$472
Villa Americana	80	242.358	5:015$339
Tatu	260	127 060	1:883$293
Lameira	—	93.993	2:836$663
Cordeiro	40 826	2.956 204	101:408$787
Santa Gertrudes	—	665 919	20:610$266
Rio Claro	25 543	714 822	28.718$714
Batuey	363 792	714.884	42:350$578
Itapé	—	48.241	2:064$758
Granja	—	6 161	30$306
Ityrapina	—	220 148	9:956$156
Visconde do Rio Claro	32.491	894 170	44:377$556
Conde do Pinhal	40	27 680	1:408$545
São Carlos	62	588 126	36:604$311
Itahé	195 617	1 193.410	67:352$986
Tamoyo	60	1.176 352	66:693$637
Chibarro	—	212 600	11:957$511
Ouro	—	144 068	7:777$143
Araraquara	50	641 323	37:144$069
Americo Brasiliense	6.780	3 659 288	216:227$570
Santa Lucia	60	919 151	58:128$428
Rincão	20	963 435	59:806$024
Cilios	413	483 881	29:550$233
Santa Barbara	—	57 064	1:066$213
Cauby	2 295	21 295	690$917
Tupy	—	—	—
[illegible]	—	32.791	[illegible]
Taquaral	9 050	342 272	11.[illegible]
Pirucicaba	613 172	831 719	66:072$[illegible]
Remanso	—	925 212	42:428$140
Araras	340	775 411	31 615$011
Loreto	—	71 537	2:982$500
Elias Rosa	—	802 642	33 177$700
São Bento	43 934	601 108	29:945$072
Leme	60	1.165 250	53 654$104
Souza Queiroz	—	531 993	26:418$002
Piracanunga	1 068	1 551 596	77:095$153
Porto Ferreira	—	531.074	28:430$156
Batiá	—	270.740	13:935$143
Descalvado	26	1.525 183	100:957$806
Elias	—	11.558	601$606
Bugussú	360	272.313	14:142$353
Santa Silveria	893	1 216.000	66:354$620
Palmeiras	130	1.130.526	62:253$178
Santa Veridiana	—	958.173	54:186$243
Baldeação	—	—	—
Morro Grande	—	468 696	19:630$281
Ferraz	—	—	—
Corumbataby	116	317.580	11:328$421
Annapolis	—	722.423	34:487$228
Oliveiras	—	422.595	20:796$788
Tymbara	—	80 027	5:238$505
Motuca	—	548.157	29:123$470
Jos	—	52.813	3:400$730
Hammond	—	1 018.034	60:849$005
Gamriha	60	1 007 638	65:175$109
Corrego Rico	—	1.136 617	75:914$658
Jaboticabal	761	2.386.350	168:838$107
Graminha	—	704 801	57:630$066
Ibatiaiana	—	1.049.013	76:148$791
Taquaritinga	562 753	5.133 440	387:013$491
Andes	—	2 329 291	173:024$985
Bebedouro	24 361	3 842.688	297:907$719
Mandembo	—	107 787	31:140$677
Colina	1 000	3 526.983	206:302$751
Pitangueiras	3 651	517.961	39:769$702
Fingerafeso	—	71 290	9:706$785
Barretos	10 803	242.565	15:114$030
Campo Alegre	—	509 096	20:[illegible]$666
Jerubas	876	1.405 [illegible]	75 818$011
Taperadas	—	[illegible]	65:900$484
Terrasba	[illegible]	[illegible]	128:188$048
Ventania	—	[illegible]	39:254$675
Dous Corregos	240	[illegible]	217:594$076
Mancéiras	120	1 [illegible]	64:458$669
Bauharão	—	1.149 820	74:480$026
Jahú	630	14 720.814	983.171$146
Saldanha Marinho	—	331 582	20:737$001
Cupim Fino	—	442.071	28:641$070
Falcão Filho	—	226.081	14:802$309
Campos Salles	23 443	1 237.463	82:877$002
Igaratemy	—	648.029	43:810$066
Aymoré Galvão	—	251.049	17:436$744
Federneiras	60	2 972.914	207:936$002
Itatinguy	—	812	118$021
Pistan	—	—	—
Agudos Paulista	60	473.501	34:341$636
Taperão	—	927.635	68:245$010
Itaquá	—	511 573	36:770$452
Batalha	—	135.086	10.154$254
Piratininga	—	1 920 508	145:500$450
America	—	678.318	51:986$039
Cabralia	—	724 739	41:706$282
Duartina	2.351	1 619 002	110:651$037
Guaviaraz	353	29 949	2:127$802
Bauru Paulista	35.060	1 978 292	148:576$049
Botelhos	—	624.636	34:846$469
Piratesta	—	257 462	16:336$067
Cancham	110.640	246 867	16:135$781
Capão Preto	—	239 448	13:759$759
Agua Vermelha	18 031	1 271 113	74:006$439
Araraby	—	215 064	6:737$864
Alfredo Ellis	—	408 727	21:868$604
Santa Eudoxia	47	722 197	44:380$701
Angico	—	8 840	454$876
Monjolinho	120	634 932	36:188$014
Jacaré	15	559 396	30:422$941
Santo Ignacio	—	362.818	20:844$266
Ribeirão Bonito	60	1 186 141	69:807$726
Guatapará	—	1 117.174	73:807$098
Guarany	—	625 957	42:968$331
Martinho Prado	90	1 621 310	111:936$841
Barrinha	105	519 534	36:720$033
Mascuo	—	35 317	2:518$249
Passagem	—	310 915	22:737$116
Cascalho	—	47 573	3:513$267
Pontal	—	974 663	71:742$445
Itó	—	52 845	2:892$563
Tombadouro	50	404 203	22:572$891
Santa Rita	220	1.503 596	86:364$130
Santa Olivia	—	324 700	18:750$012
Mocua	—	574 269	33:441$990
São Miguel	—	41.123	2:330$758
Pantano	50	452 530	25:884$727
Aurora	—	710.679	41:046$608
Alberto Moreira	—	—	—
Somma	6.869 771	123 770.488	7 509:007$351

De outras linhas para ás estações ou extranho recebido:

Sorocabana via Jundiahy	—	6.551	—
Bragantina	—	61	—
Mogyana via Campinas	—	671	—
Mogyana via Baldeação	—	2 327	—
Mogyana via Guatapará	—	2 393	—
Mogyana via Pontal	—	50	—
C. C. Tracção Luz e Força	—	120	—
S. Paulo-Paraná via Guanabara	—	120	—
Itatibense	—	3 234	—
S. Paulo e Minas via Campinas	—	—	—
S. Paulo e Minas via Baldeação	—	60	—
S. Paulo e Minas via Guatapará	—	—	—
S. Paulo e Minas via Pontal	—	—	—
E. F. Araraquara	—	5 694 193	—
Cia. E. F. Dourado	—	184.428	—
S. Paulo Goyaz via Bebedouro	—	356 245	—
S. Paulo Goyaz via Passagem	—	1 890	—
C. Melhoramento Monte Alto	—	332.084	—
Noroeste do Brasil	—	278.955	—
E. F. Araraquara via R. Bonito	—	—	—
E. F. Dourado via Araraquara	—	—	—
Sorocabana via Guanabara	—	340	—
Sorocabana via Agudos	—	305	—
Mogyana vias Pontal, Passagem e Belos	—	60	—
São Paulo Railway Company	—	5 624	—
Somma	—	6 869 771	—

De outras linhas para outras linhas ou em transito:

Mogyana via Campinas	—	170.210.988	2.546.902$142
Mogyana via Baldeação	—	—	—
Mogyana via Guatapará	—	4.970	270$272
Mogyana via Pontal	—	320	16$59
C. C. Tracção Luz e Força	—	1 884 372	28.[illegible]$324
S. Paulo-Paraná via Guanabara	—	—	—
Itatibense	—	1 396 733	5.171$919
S. Paulo e Minas via Campinas	—	5.533 687	83.142$608
S. Paulo e Minas via Baldeação	—	—	—
S. Paulo e Minas via Guatapará	—	—	—
S. Paulo e Minas via Pontal	—	—	—
E. F. Araraquara	—	55 737 683	3 355:264$224
Cia. E. F. Dourado	—	24 171 504	1 443:740$575
S. Paulo Goyaz via Bebedouro	—	17.886 127	1.375:551$910
S. Paulo Goyaz via Passagem	—	2 423.410	176:092$520
C. Melhoramento Monte Alto	—	8 172 679	599:074$879
Noroeste do Brasil	—	20 756 145	1 519:258$983
E. F. Araraquara via R. Bonito	—	—	—
E. F. Dourado via Araraquara	—	—	—
Sorocabana via Guanabara	—	327 177	1.[illegible]$782
Sorocabana via Agudos	—	—	—
Somma	—	308 776 101	11 168:935$727
Total geral	6 869 771	430 416.363	18.676.943$108

As despezas de custeio em 1926 são assim discriminadas em Pessoal, Material e Contas pelos diversos Departamentos e Administração:

Verbas da despeza	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria, Contabilidade e Almoxarifado	1.806:316$380	110:467$900	—	1.916:784$280
Trafego	9.901:920$528	1.121:362$795	412:618$090	11.435:901$413
Telegrapho	2.091:416$950	316:685$025	11:893$480	2.419:995$455
Locomoção	11.158:992$180	16.454:198$955	1.315:661$859	28.928:852$994
Linha e Edificios	4.306:916$330	2.881:368$664	2.187:035$558	9.375:320$552
Aluguel de carros, vagões, encerados, baldeações, etc.	—	—	647:115$630	647:115$630
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	184:360$100	184:360$100
Taxa de exgottos e consumo de agua		—	57:489$650	57:489$650
Indemnisações por mercadorias avariadas ou desapareceidas, animaes mortos na linha, etc.	—	—	192:555$260	192:555$260
Pensões a familias de empregados fallecidos	—	—	113:485$000	113:485$000
Diversos	—	—	369:471$069	369:471$069
Total	29.265:562$368	20.884:083$339	5.491:685$696	55.641:331$403

As despezas de pessoal e material, discriminadas pelas diversas Repartições e referentes ao ultimo quinquennio, constam do quadro seguinte:

ANNOS	Inspectoria Geral Contabilidade e Almoxarifado		Trafego e Telegrapho		Locomoção		Linhas e Editicios		TOTAL	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1922	915:092$440	41:059$559	6.288:027$006	978:727$050	5.784:859$610	11.690:551$952	2.021:071$082	1.196:938$941	14.959:050$087	13.907:297$493
1923	993:128$176	83:838$580	7.614:288$247	1.021:249$160	7.008:931$115	17.725:495$894	2.210:977$011	1.095:547$309	17.727:319$549	19.926:181$943
1924	1.151:471$436	106:840$780	10.120:791$391	1.709:527$290	8.891:757$580	18.852:586$295	3.005:844$223	1.836:837$570	23.179:864$730	22.503:892$035
1925	1.355:229$438	87:840$780	11.435:901$989	1.548:715$719	10 226:173$040	20.638:033$545	3.329:990$450	2.867:160$474	26.847:294$917	25.231:751$718
1926	1.805:315$380	110:457$900	11.993:337$478	1.438:047$820	11.168:992$180	16 454:198$955	4.306:916$330	2.831:358$654	29.255:552$368	20.884:083$339

O seguinte quadro mostra a receita, despeza, o saldo e o coefficiente de trafego (relação por cento da despeza para a receita) das linhas da Companhia Paulista, desde o anno de 1872, quando foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha:

Annos	RECEITA	DESPEZA	SALDO	Coefficiente
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$640	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	68
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	36
1875	885:431$432	357:490$141	627:941$291	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	42
1877	1.465:561$433	548:806$325	921:756$108	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	36
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:379$221	38
1881	2.190:852$980	839:408$371	1.351:444$579	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	35
1883	2.657:794$160	1.061:730$660	1.496:063$490	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$390	1.699:377$740	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	41
1887	2.912:461$460	1.201:337$230	1.707:084$230	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.256:296$820	36
1889	4.283:808$210	1.552:791$531	2.710:516$679	36
1890	5.034:721$605	1.493:316$628	3.541:404$977	30
1891	6.426:353$460	2.378:078$119	4.048:275$341	37
1892	9.147:890$759	4.705:323$431	4.442:067$328	51
1893	10.145:058$200	5.788:100$683	4.356:957$517	57
1894	13.910:095$020	5.409:489$806	8.500:605$124	39
1895	17.220:546$930	6.560:033$974	10.660:512$956	38
1896	19.615:025$659	8.785:434$953	10.829:580$706	45
1897	22.075:138$670	9.488:556$074	12.586:582$596	43
1898	20.373:771$010	9.924:069$630	10.449:701$480	49
1899	21.165:370$403	9.152:592$341	12.012:778$062	43
1900	22.014:918$890	9.934:499$702	13.080:419$188	41
1901	27.245:642$940	9.702:459$103	17.548:183$837	36
1902	24.890:868$030	11.119:618$569	18.771:249$461	45
1903	20.058:932$150	9.364:048$091	10.694:984$039	47
1904	18.228:291$850	9.081:071$378	9.147:220$472	50
1905	18.403:535$617	8.530:448$473	9.873:087$144	46
1906	27.073:486$090	8.411:590$355	18.661:895$735	31
1907	24.540:944$463	9.792:001$410	14.748:943$053	40
1908	22.365:419$710	9.968:476$653	12.396:943$657	45
1909	26.496:790$118	11.686:958$596	14.809:835$522	44
1910	22.490:990$129	10.125:188$768	12.366:801$361	45
1911	26.827:173$502	11.341:378$183	15.485:795$319	42
1912	30.563:447$291	13.662:534$097	16.899:913$194	45
1913	33.789:009$598	16.408:356$078	17.380:653$520	49
1914	25.799:900$533	12.992:055$593	12.807:844$940	50
1915	30.198:983$812	13.133:163$928	17.065:819$884	44
1916	31.656:914$573	14.950:625$322	16.606:289$251	47
1917	33.310:074$088	16.135:216$787	17.174:857$301	48
1018	30.968:386$704	17.817:434$792	13.150:951$912	58
1919	33.188:810$901	20.840:211$498	12.348:599$403	63
1920	44.001:761$666	28.475:323$366	15.527:438$300	65
1921	48.056:438$094	30.841:000$838	17.215:422$206	64
1922	44.853:897$869	30.383:515$799	14.470:384$070	68
1923	58.397:734$247	39.564:237$834	18.833:496$413	68
1924	66.392:193$554	48.463:063$770	17.929:130$084	73
1925	82.733:759$079	55.559:554$843	27.174:204$236	67
1926	83.363:855$729	55.641:331$403	27.722:524$326	66

O quadro seguinte mostra a discriminação da despeza geral em 1926 e 1925, pelas seguintes unidades:

UNIDADES	1926	1925
Trem-kilometro	8$368	8$247
Vehiculo kilometro	$712,36	$597,55
Tonelada-kilometro	$130,75	$130,84

As despezas totaes em 1926 da Inspectoria Geral, Contabilidade e Almoxarifado distribuem-se do seguinte modo:

Repartições	Pessoal	Material	Total
Inspectoria Geral .	361:054$700	10:992$030	372:046$730
Contabilidade . .	1.065:170$960	77:848$140	1.143:019$100
Almoxarifado. . .	380:090$720	21:627$730	401:718$450
Total . . .	1.806:316$380	110:467$900	1.916:784$280

Pessoal

O total de empregados da Inspectoria Geral e da Contabilidade era, em 31 de Dezembro de 1926, de 283, assim discriminado:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Assistente do Inspector Geral. . . .	1	2

Secretaria da Inspectoria Geral

Secretario	1	
Auxiliar	1	
Continuo	1	3

Contabilidade

Chefe da Contabilidade	1	1

1) CONTADORIA

Contador	1	
Ajudante	1	
Chefes de Secção	7	
Escripturarios	101	
Praticantes	37	
Agencia Jundiahy S. P. R. e auxiliares	3	
Continuos	6	156

2) ESTATISTICA

Chefe	1	
Escripturarios	15	
Praticantes	9	25

3) TYPOGRAPHIA

Chefe	1	
Typographos	8	
Praticantes	7	
Continuo	1	17

4) CAIXA

Caixa	1	
Ajudante	1	
Fieis	2	
Continuo	1	
Guardas-nocturnos	2	7

5) PAGADORIA

Pagador	1	
Ajudante	1	
Fieis	2	
Escripturarios	1	5

6) ALMOXARIFADO

Almoxarife	1	
Ajudante	1	
Chefes de Secção	2	
Chefe de Deposito	1	
Escripturarios	20	
Praticantes	10	
Feitores de Armazem	2	
Conferentes	2	
Ajudante de conferente	1	
Encarregados de Deposito.	2	
Stockistas	1	
Armazenistas	3	
Despachantes	2	
Mensageiro	1	
Trabalhadores	18	67
Total geral		278

Em 1 de Fevereiro de 1926, a Contabilidade e o Almoxarifado, que constituiam duas Divisões independentes, passaram a formar uma só Divisão sob a direcção geral do Snr. Chefe da Contabilidade, Dr. Paulo de Vargas Cavalheiro.

Tendo fallecido em Junho o Snr. Carlos Emilio de Azevedo Marques Filho, que exercia o cargo de Almoxarifado, no qual prestou os melhores serviços á Estrada, foi nomeado para o cargo em questão o Snr. Eduardo Tomanik, seu Ajudante.

ESTATISTICA COMMERCIAL
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1930
BIBLIOTECA

III

Trafego

O Snr. Dr. Arthur Canguçú, illustre collega, que tão brilhantemente superintende este importante departamento da Administração, apresentou-me o detalhado relatorio que a seguir transcrevo, na integra.

Illmo. Snr. Dr. Jayme Cintra M. D. Inspector Geral.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio dos serviços do Trafego, relativo ao anno de 1926.

Subscrevo-me,

com a maxima estima,

De V. S. Att. Vdr.

A. Canguçú,
Chefe do Trafego.

I

Transportes retribuidos por trens de passageiros

Passageiros. — Os trens da Companhia Paulista transportaram durante o anno de 1926

3.907.052

passageiros, com um decrescimo de 22.550 sobre 1925 ou 0,57 %.

No quadro seguinte consta o numero total de passageiros, nas linhas da Companhia Paulista, nos ultimos cinco annos:

	Numero de passageiros	Accrescimo sobre 1922	Passageiros de 1.a classe
1922	3.077.787	—	25 %
1923	3.486.151	13,27 %	27 %
1924	3.902.430	26,79 %	28 %
1925	3.929.602	27,67 %	29 %
1926	3.907.052	26,94 %	28 %

A discriminação do numero de passageiros que viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1926, é feita no quadro seguinte, por classes, especie de bilhetes adquiridos e se os bilhetes pertencem ao trafego proprio ou mutuo:

Natureza de trafego	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA	
	1.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a classe
Emissão no trafego proprio . .	144.041	568.062	450.922	1.679.774
Emissão para as Estradas estranhas	48.669	78.004	143.664	139.826
Das Estradas estranhas. . . .	49.148	67.951	119.802	118.988
Em transito	61.016	70.886	79.664	84.404
Total . . .	302.874	784.903	794.052	2.022.992
Total em 1925 . . .	319.800	779.713	813.884	2.013.750

Durante o anno de 1926 foram emittidas 2.231 cadernetas kilometricas, contra 2.455 em 1925.

Do quadro seguinte consta o numero de cadernetas kilometricas emittidas nos ultimos cinco annos e os respectivos percursos:

ANNOS	Cadernetas	Percurso
1922.	2.072	9.774.000
1923.	2.371	11.088.000
1924.	2.353	10.722.000
1925.	2.455	10.810.000
1926.	2.231	10.041.000

Percurso de passageiros. — Com a inclusão dos ... 10.041.000 kilometros de cadernetas kilometricas emittidas em 1926, o percurso de passageiros nesse anno attingiu a

278.701.189

kilometros, com um decrescimo sobre 1925 de 2,2 %.

O quadro seguinte discrimina o percurso de passageiros por classe e linhas de transito:

Natureza de Trafego	BILHETES SINGELOS		BILHETES DE IDA E VOLTA		Cadernetas
	1.a classe	2.a classe	1.a classe	2.a classe	
No trafego proprio . .	12.163.040	37.168.958	21.045.334	58.050.204	10.041.000
No trafego estranho . .	17.488.692	24.436.045	34.862.018	29.553.888	
No trafego em transito .	6.485.173	8.135.319	9.027.526	10.248.992	
Total . . .	36.136.905	69.740.322	64 934.878	97.848.084	10.041.000
Total em 1925 . . .	38.997.190	71.406.460	64.147.288	99.603.118	10.810.000

O percurso total e médio de passageiros, nos ultimos cinco annos, é dado no quadro seguinte:

ANNOS	Passageiros kilometro	Percurso médio
1922	205.694.323	66,8
1923	245.349.420	70,3
1924	279.586.690	71,6
1925	284.969.056	73,0
1926	278.701.189	71,3

Despachos diversos por trens de passageiros. — Em 1926 foram transportados nos trens de passageiros

73.101

toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 e

22.314

animaes das tabellas 10 e 11, discriminados no quadro seguinte:

Natureza de Trafego	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 Toneladas	ANIMAES T. 10 Numero	T. 11 Numero	TOTAL Numero
Despachos no trafego proprio .	24.141	5.430	5 775	11.205
Destinados ás estradas estranhas	12.064	2.612	2.563	5.175
Recebidos das estradas estranhas	10.419	1.431	1.606	3.037
Em transito pela Paulista . .	26.477	1.461	1.436	2.897
Total . . .	73.101	10.934	11.380	22.314
Total em 1925 . . .	72.737	12.588	12.237	24.825

O quadro seguinte mostra esses transportes nos ultimos cinco annos:

ANNOS	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Numero total de animaes T. 10	T. 11
1922	48.788	13.099	13.771
1923	53.558	13.710	14.126
1924	59.946	12.945	12.256
1925	72.737	12.588	12.237
1926	73.101	10.934	11.380

Os percursos dos despachos acima indicados foram os seguintes:

NATUREZA DE TRAFEGO	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro	ANIMAES-KILOMETRO T. 10	T. 11	TOTAL
Proprio	1.742.434	393.011	615.057	1.008.068
Estranho	3.477.229	566.294	627.226	1.193.520
Em transito . . .	3.817.182	194.873	227.964	422.837
Total . .	9.036.845	1.154.178	1.470.247	2.624.425
Total em 1925 . .	9.731.805	1.445.455	1.988.028	3.433.483

O percurso médio de nma tonelada de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9, foi em 1926 de 124 kilometros contra 128 em 1925, e o de um animal foi de 118 kilometros em 1926 contra 138 em 1925.

O quadro seguinte mostra, nos ultimos cinco annos os percursos totaes e médios de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 transportados em trens de passageiros:

ANNOS	Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 Toneladas-kilometro	PERCURSO MÉDIO
1922.	5.411.259	111
1923.	6.204.167	115
1924.	7.330.189	122
1925.	9.731.805	128
1926.	9.036.845	124

O quadro seguinte mostra, nos ultimos cinco annos, os percursos totaes e médios dos animaes das tabellas 10 e 11 transportados por trens de passageiros:

ANNOS	Animaes-kilometro	Percurso médio
1922.	3.283.803	122
1923.	3.347.138	120
1924.	3.066.929	122
1925.	3.433.483	138
1926.	2.624.425	118

II

Transportes retribuidos por trens de mercadorias

Movimento geral de mercadorias.— O movimento geral de mercadorias sujeitas a frete foi, em 1926, de

2.203.569

toneladas, incluindo o gado da tabella 10 a 100 kilos e o da tabella 11 a 400 kilos por cabeça e os carros na proporção de 400 kilos para os de 1.ª condição e de 600 kilos para os de 2.ª condição.

Do quadro seguinte consta o movimento geral de mercadorias nos cinco ultimos annos:

ANNOS	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	GADO TONELADAS	TOTAL TONELADAS
1922	1.228.015	320.079	125.543	1.673.637
1923	1.353.362	399.442	166.853	1.919.657
1924	1.363.186	441.827	146.494	1.951.507
1925	1.618.122	436.663	149.255	2.204.040
1926	1.627.178	439.416	136.975	2 203.569

Discriminando-se o movimento geral de mercadorias em 1926, em mercadorias diversas, café e gado e pelas differentes linhas de transito, temos o quadro seguinte:

NATUREZA DE TRAFEGO	DIVERSOS TONELADAS	CAFÉ TONELADAS	Gado das tabellas 10 e 11 CABEÇAS
Proprio	308.337	3.232	13.017
Estranho despachado . . .	307.369	120.538	266.650
Estranho recebido	383.414	6.870	12.359
Em transito	625.015	308.776	72.954
Total	1.624.135	439.416	364.980
Total em 1925 .	1 614.347	436.663	396.364

Em toneladas a contribuição de mercadorias recebidas das diversas estradas convergentes á Companhia Paulista, foi a seguinte, nos ultimos cinco annos:

ESTRADAS TRIBUTARIAS	RECEBIDO NAS ESTAÇÕES DE CONTACTO				
	1922	1923	1924	1925	1926
Mogyana	215.736	244.169	260.346	236.182	261.993
Cia. C. de T. Luz e Força	3.041	3.070	3.680	2.861	2.286
Funilense	20.512	22.441	18.427	—	—
Itatibense	18.667	17.882	19.584	23.356	29.033
Araraquara.	121.528	157.032	121.354	113.122	152.909
Dourado	46.192	49.407	59.408	59.709	54.499
S. Paulo-Goyaz . . .	52.821	50.379	52.672	49.540	48.038
Cia. M. de Monte Alto .	5.260	7.942	6.194	10.264	10.126
Noroéste do Brasil . .	58.187	67.450	50.628	84.065	98.618
Sorocabana - via Guanabara	—	—	—	21.900	17.769
São Paulo - Paraná - via Guanabara	—	—	—	—	31

Em toneladas, a contribuição de mercadorias entregues nas estações de contacto, ás diversas estradas convergentes á Companhia Paulista, foi a seguinte, nos ultimos cinco annos:

ESTRADAS TRIBUTARIAS	ENTREGUE NAS ESTAÇÕES DE CONTACTO				
	1922	1923	1924	1925	1926
Mogyana	188.454	196.716	227.872	283.332	268.108
Cia. C. de T., Luz e Força	1.468	1.588	2.129	2.121	2.463
Funilense	1.602	2.315	1.933	—	—
Itatibense	5.933	5.487	5.811	7.076	7.730
Araraquara	57.102	57.944	82.060	111.430	93.757
Dourado	22.210	24.135	33.786	38.563	31.733
S. Paulo-Goyaz . . .	16.992	21.238	21.718	26.633	25.015
Cia. M. de Monte Alto .	6.113	8.532	14.076	14.363	12.324
Noroéste do Brasil . .	33.822	40.843	33.899	49.416	53.285
Sorocabana - via Guanabara	—	—	—	3.266	4.580
São Paulo - Paraná - via Guanabara	—	—	—	—	6

O movimento geral de mercadorias, nas ultimos cinco annos, é assim discriminado:

NATUREZA DE TRAFEGO	1922 Toneladas	1923 Toneladas	1924 Toneladas	1925 Toneladas	1926 Toneladas
Café entregue á S. P. R.	308.072	371.043	428.313	432.230	428.092
Diversos entregues á S. P. R.	391.367	413.308	330.821	377.641	425.990
Mercadorias recebidas da S. P. R.	374 202	447.966	520.648	688.197	634.984
Proprio, estranho e em transito, excepto com a S. P. R.	473.421	518 339	522.883	552.941	574.485
Total	1.547.062	1.750.656	1.802.665	2.051.009	2.063.551
Cabeças de gado da tabella 10	49.416	65.054	75.423	30.968	30.057
Cabeças de gado da tabella 11	301.504	400.868	347.380	365.396	334.923

Percurso de mercadorias. — O movimento geral de mercadorias do trafego retribuido, incluindo o gado de 100 kilos por cabeça para a tabella 10 e 400 kilos para a tabella 11 e os carros na proporção de 400 kilos para a 1.ª condição e 600 kilos para a 2.ª condição referido ao percurso feito nas linhas da Companhia Paulista, foi em 1926 de

411.896.341

toneladas-kilometro, assim discriminado, por café, diversos e gado:

NATUREZA DE TRAFEGO	DIVERSOS Toneladas-kilometro	CAFÉ Toneladas-kilometro	GADO CABEÇAS-KILOMETRO		
			Tabella 10	Tabella 11	TOTAL
Trafego proprio	39.863.675	371.198	438.734	2.785.680	3.224.414
Trafego estranho	134.717.394	32.753.085	6.223.232	104.688.011	110.911.243
Em transito	111.061.017	47.259.729	1.042.521	5.275.795	6.318.316
Total	285.642.086	80.384.012	7.704.487	112.749.486	120.453 973
Total em 1925 . . .	267.743.890	88.796.495	7.502.608	122.609.851	130.112.459

A comparação do percurso de mercadorias verificado em 1926, com igual dado estatistico dos ultimos cinco annos, é o seguinte:

ANNOS	CAFÉ Toneladas-kilometros	DIVERSOS Toneladas-kilometros	TOTAL Toneladas-kilometros
1922	53.919.839	223.561.047	277.480.886
1923	71.411.495	258.184.686	329.596.181
1924	77.037.112	255.440.381	332.477.493
1925	88.796.495	317.538.091	406.334.586
1926	80.384.012	331.512.329	411.896.341

Os percursos médios em kilometros, dos transportes retribuidos por trens de mercadorias no ultimo quinquenio, foram os seguintes:

ANNOS	Uma tonelada de café	Uma tonelada de mercadorias menos café.	Um animal
1922	168	156	242
1923	179	155	280
1924	174	153	298
1925	203	165	311
1926	183	176	330

Café. — O café transportado nas linhas da Companhia Paulista em 1926 foi de

439.416

toneladas, das quaes

428.092

toneladas destinadas á São Paulo Railway.

Do quadro seguinte consta a tonelagem de café entregue á São Paulo Railway, nos ultimos cinco annos, discriminada por estradas de procedencia:

Procedencias	1922	1923	1924	1925	1926
Paulista	99.511	120.482	133.802	148.433	120.498
Mogyana	126.398	134.327	161.849	140.953	170.204
Itatibense	1.781	2.113	2.882	1.435	1.387
S. Paulo e Minas . .	3.845	2.575	4.869	3.714	5.534
Funilense	1.172	1.505	1.442	—	—
Tracção, Luz e Força .	2.390	2.651	2.900	2.091	1.884
Araraquara	27.122	54.089	48.344	45.760	54.586
Dourado	19.102	21.007	32.821	32.965	24.442
Cia. M. de Monte Alto .	3.455	4.479	3.882	8.515	8.172
S. Paulo-Goyaz . . .	10.396	16.776	23.060	21.368	20.302
Noroeste do Brasil . .	12.899	11.038	12.461	26.443	20.756
Sorocabana-Guanabara .	—	—	—	553	327
Total . . .	308.071	371.042	428.312	432.230	428.092

Do quadro seguinte consta a tonelagem de café entregue á S. Paulo Railway, nas ultimas cinco safras, discriminadas por estradas de procedencia:

Procedencias	1921-1922	1922-1923	1923-1924	1924-1925	1925-1926
Paulista	112.170	101.470	153.940	143.490	134.957
Mogyana e São Paulo e Minas	151.701	121.056	173.223	153.764	154.536
Itatibense	1.272	2.226	3.341	1.708	1.836
Funilense	1.095	1.112	1.478	992	—
C. C. T., Luz e Força .	1.762	2.639	3.478	2.735	1.825
Araraquara	42.692	31.484	45.476	38.868	51.838
Dourado	26.332	18.925	33.055	28.913	27.135
Cia. M. de Monte Alto .	4.001	12.581	3.510	7.457	6.283
S. Paulo-Goyaz . . .	14.896	3.512	22.585	16.930	21.221
Noroeste do Brasil . .	14.157	11.415	17.005	16.317	20.944
Sorocabana-Guanabara .	—	—	—	385	277
Total . . .	370.078	306.420	457.091	412.559	420.852

Cereaes. — Os cereaes baldeados em Campinas, procedentes da Companhia Mogyana e suas tributarias, e nas estações baldeadoras das linhas de 1m,00 da Companhia Paulista, em 1926, foi de

2.188.832 saccos

contra

1.147.211 saccos

em 1925.

Os cereaes baldeados nos cinco ultimos annos e discriminação de quantidade por estações baldeadoras e especificação, constam dos quadros seguintes:

ESTAÇÕES BALDEADORAS	ARROZ				
	1922	1923	1924	1925	1926
Campinas . . .	217.404	263.899	219.978	98.150	290.969
Rio Claro . . .	895	13.817	1.749	488	1.823
Ityrapina . . .	137.341	177.305	81.703	15.360	142.771
São Carlos. . .	394.848	55.412	12.321	1.820	20.439
Araraquara . . .	350.988	964.779	483.397	116.347	745.338
Rincão	35.899	107.363	52.959	21.225	60.182
Total . . .	1.137.375	1.582.575	852.107	253.390	1.261.522

ESTAÇÕES BALDEADORAS	FEIJÃO				
	1922	1923	1924	1925	1926
Campinas . . .	91.914	196.751	28.775	124.966	69.439
Rio Claro . . .	562	4.482	266	608	1.381
Ityrapina . . .	88.178	75.995	19.359	90.131	87.779
São Carlos . . .	163.070	42.491	3.312	5.550	27.437
Araraquara . . .	193.044	470.666	179.216	232.335	309.427
Rincão	76.961	225.439	45.962	153.428	159.136
Total . . .	613.729	1.015.824	276.890	607.018	654.599

ESTAÇÕES BALDEADORAS	MILHO				
	1922	1923	1924	1925	1926
Campinas . . .	92.611	124.576	34.652	39.666	32.751
Rio Claro . . .	12.704	18.580	1 432	2.785	3.985
Ityrapina . . .	57.788	56.378	30.531	27.982	47.827
São Carlos . . .	206.926	86.577	32.879	18.881	43.955
Araraquara . . .	61.476	119.256	187.783	99.875	63.425
Rincão	106.740	112.936	82.143	97.614	80.768
Total . . .	538.245	518.303	369.420	286.803	272.711

ESTAÇÕES BALDEADORAS	TOTAL GERAL				
	1922	1923	1924	1925	1926
Campinas . . .	401.929	585.226	283.405	262.782	393.159
Rio Claro . . .	14.161	36.879	3.447	3.881	7.189
Ityrapina . . .	283.307	309.678	131.593	133.473	278.377
São Carlos . . .	764.844	184.480	48.512	26.251	91.831
Araraquara . . .	605.508	1.554.701	850.396	448.557	1.118.190
Rincão	219.600	445.738	181.064	272.267	300.086
Total . .	2.289.349	3.116.702	1.498.417	1.147.211	2.188.832

Consta do quadro seguinte as baldeações de cereaes realisadas nos ultimos cinco annos:

ANNOS	Cereaes procedentes da Cia. Mogyana e suas tributarias SACCAS	Cereaes procedentes da linha de 1.m00 da C. Paulista e suas tributarias SACCAS	TOTAL DE SACCAS
1922	401.929	1.887.420	2.289.349
1923	585.176	2.531.176	3.116.352
1924	283.225	1.215.012	1.498.237
1925	262.781	882.409	1.145.190
1926	393.159	1.795.673	2.188.832

Gado. — O transporte de gado em pé, para além de Jundiahy, em trens completos, foi em 1926 de

344.826

cabeças, contra

367.516

cabeças em 1925.

Do quadro seguinte consta a procedencia do gado, em trens completos nos ultimos cinco annos.

PROCEDENCIA	CABEÇAS DE GADO				
	1922	1923	1924	1925	1926
Linhas de 1.m00 .	169.260	262.029	253.610	275.618	265.850
Da Mogyana . .	73.505	69.714	58.096	56.294	54.752
De Campinas . .	35.778	49.003	24.848	20.160	7.310
Da linha de 1.m60.	13.021	18.324	11.002	15.444	16.914
Total . .	291.564	399.070	347.556	367.516	344.826

Foram tambem baldeados em Rincão

863

vagões frigorificos procedentes do matadouro de Barretos, contra

1.340

vagões em 1925.

III

Exportação

A exportação, assim chamada as mercadorias entregues á S. Paulo Railway, foi de

854.083

toneladas, em 1926, contra

809.871

em 1925.

A exportação dos cinco ultimos annos é discriminada, como segue, pelas estradas de procedencia:

ESTRADAS	1922	1923	1924	1925	1926
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista	263.599	284.059	293.051	340.581	328.576
Mogyana	182.359	210.138	219.557	261.579	224.691
São Paulo e Minas	3.914	2.645	4.915	3.788	5.583
Itatibense	12.061	5.309	5.084	4.844	2.742
C. C. de T., Luz e Força	2.886	2.918	3.486	2.346	1.960
Funilense	16.186	16.099	10.547	—	—
Araraquara	98.215	132.783	97.192	85.628	118.944
Dourado	39.117	39.273	49.663	50.512	44.478
São Paulo-Goyaz	30.131	34.649	34.306	33.396	33.024
Cia. M. de Monte Alto	4.242	6.128	4.714	9.625	9.310
Noroéste do Brasil	46.555	50.349	36.919	69.901	78.952
Sorocabana-Guanabara	—	—	—	7.671	5.823
Total	699.269	784.350	759.134	809.871	854.083

IV

Importação

A importação, isto é, as mercadorias recebidas da São Paulo Railway, foi de

634.984

toneladas, em 1926, contra

688.197

em 1925.

A distribuição da importação nos ultimos cinco annos pelas estradas de destino, é a seguinte:

ESTRADAS	1922	1923	1924	1925	1926
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
Paulista	147.124	194.227	229.763	295.175	273.689
Mogyana	135.462	149.384	170.574	222.826	202.700
São Paulo e Minas . .	885	833	896	1.269	1.349
Itatibense	3.469	3.329	3.724	4.018	4.039
C. C de T., Luz e Força.	959	1.168	1.351	1.486	1.442
Funilense	1.423	1.664	1.624	—	—
Araraquara	33.086	37.292	49.204	73.900	61.916
Dourado	14.745	16.537	24.215	28.747	24.408
São Paulo Goyaz . . .	9.363	9.851	11.445	16.098	17.085
Cia. M. de Monte Alto .	2.326	2.543	3.433	4.427	4.711
Noroéste do Brasil . .	25.479	31.139	24.419	38.632	41.813
Sorocabana-Guanabara .	—	—	—	1.619	1.832
Total . .	374.321	447.967	520.648	688.197	634.984

VI

Movimento geral de vagões no trafego remunerado

Durante o anno de 1926, foram carregados nas estações da Companhia

358.305

vagões e descarregados

372.455

contra

338.352

carregados e

350.775

descarregados, em 1925.

O quadro seguinte discrimina pelas linhas de $1^m,60$, $1^m,00$ e $0^m,60$ o movimento geral de vagões nas estações, nos ultimos cinco annos:

DISCRIMINAÇÕES		1922	1923	1924	1925	1926
Carregados	Linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$	213.354	234.674	217.855	231.538	252.936
	Linhas de $1^m,00$.	96.401	98.805	99.477	106.814	105.369
	Total . .	309.755	333.479	317.332	338.352	358.305
Descarregados	Linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$	163.861	194.635	191.863	234.221	249.314
	Linhas de $1^m,00$.	104.296	107.998	109.602	116.554	123.141
	Total . .	268.157	302.633	301.465	350.775	372.455
Total geral . .		577.912	636.112	618.797	689.127	730.760

Foram recebidos da São Paulo Railway, em 1926

160.786

vagões carregados, contra

155.713

em 1925 e entregues

189.767

vagões carregados, contra

188.710

em 1925.

VII

Permuta de material rodante com a São Paulo Railway

As contas mensaes de permuta de material rodante com a S. P. R., em 1926, apresentam um saldo a favor da S. P. R. de 68.148,1 toneladas ou sejam 68:148$100.

Houve, na permuta de carros, um saldo de 6684,3 lugares-dia a favor de S. P. R.

Nos ultimos cinco annos as contas de utilisação do material rodante entre a C. P. e a S. P. R. attingiram ás seguintes importancias:

ANNOS	Utilisação de material S. P. R.	Utilisação de material C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor da S. P. R.
1922 .	1.646:410$810	1.318:170$550	—	328:240$260
1923 .	1.354:168$530	1.196:500$660	—	157:667$870
1924 .	291:838$600	664:939$900	373:101$300	—
1925 .	122:395$250	826:925$850	704:530$600	—
1926 .	464:435$350	396:287$250	—	68:148.100

Permuta de vagões com as Estradas de Ferro Mogyana, Dourado, São Paulo-Goyaz e Noroeste. — Na permuta de vagões entre a Companhia Paulista e as estradas que lhe são tributarias nas linhas de 1m,00, foram pagas, em 1926, as seguintes importancias devidas pela utilisação reciproca de material estranho:

	Utilisação de vagões C. P. por outras estradas	Utilisação de vagões estranhos pela C. P.	Saldo a favor da C. P.	Saldo a favor de outras estradas
Mogyana . . .	226:611$250	46:334$150	180:277$100	—
Dourado . . .	28:983$413	95:116$184	—	66:132$771
S. Paulo-Goyaz .	61:161$330	58:765$230	2:396$100	—
Noroéste . . .	605:720$000	61:195$000	544:525$000	—
TOTAL .	922:475$993	261:410$564	727:198$200	66:132$771

T. 13 Madeiras aplainadas, cal, cimento, etc. Kilos	T. 14 Pedras, telhas, etc. Kilos	T. 14-A Carvão vegetal, lenha, etc. Kilos	T. 14-B Forragem, etc. Kilos	TOTAL KILOS	Gado-Cabeças	
					T. 10	T. 11
8.873.998	162.765.635	35.530.434	1 296.036	311.568.783	3.620	9.397
43.524.440	192.804.471	47.069.655	8.545.614	818.191.331	21.275	257.734
41.410.508	52.430.633	17.212.297	5.698.902	933.790.854	5.162	67.792
93.808.946	408.000.739	99.812.386	15.540.552	2.063.550.968	30.057	334.923

T. 13 Kilos	T. 14 Kilos	T. 14-A Kilos	T. 14-B Kilos	TOTAL KILOS	Gado-Cabeças	
					T. 10	T. 11
64.839.439	256.337.176	103 567.231	16.780.430	1.547.061.950	49.416	301.504
66.951.882	296.182.068	105.799.476	15.895.736	1.750.656.435	65.054	400.868
82.662.239	317.104.627	111.749.361	24.804.588	1.802.664.736	75.423	347.880
110.103.679	375.043.417	112.150.128	19.035,300	2.051.009.468	30.968	365.396
93.808.946	408.000.739	99.812.386	15.540.552	2.063.550.968	30.057	334.923

V

Baldeações

Os serviços executados nas principaes estações baldeadoras [illegible]nhas, Cacopinas, Ityrapina, São Carlos, Araraquara e Rincão foram os seguintes, nos cinco ultimos annos

DISCRIMINAÇÃO	CAMPINAS					ITYRAPINA					SÃO CARLOS					ARARAQUARA					RINCÃO				
	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926	1922	1923	1924	1925	1926
[illegible]té baldeado — sacca[illegible]	2 226 854	2 393 990	3 098 985	2 415 954	2 014 467	819 694	811 792	892 451	1 290 291	1 071 139	1 012 290	185 018	848 210	920 340	658 568	354 261	852 130	859 836	561 943	916 317	379 056	872 978	987 511	1 109 184	966 591
[illegible]teiros baldeados — sacca[illegible]	401 929	585 176	283 285	262 181	393 159	283 307	300 678	193 590	191 477	256 877	561 841	184 480	48 512	26 251	81 831	605 508	1 364 101	850 396	148 557	1 128 190	219 610	445 138	181 061	272 247	300 086
[illegible]agões de 1m,60 — carregados	48 281	48 830	41 871	36 880	38 563	21 089	22 512	18 215	25 011	36 642	35 817	9 363	10 509	11 806	11 344	10 657	20 050	16 952	17 017	19 871	24 292	53 601	52 014	58 067	52 278
[illegible]agões de 1m,60 — descarregados	33 429	35 305	33 961	40 603	39 653	19 260	26 210	19 844	27 591	31 850	23 293	14 952	16 421	19 963	24 461	11 826	19 871	22 083	27 603	23 659	9 021	18 172	18 682	24 760	24 302
[illegible]agões de 1m,00 — carregados	27 132	27 590	30 750	37 809	35 490	11 631	13 508	13 022	18 056	21 000	13 720	5 108	5 411	5 859	5 401	10 468	16 705	19 045	22 083	19 032	5 326	12 122	13 878	17 716	18 270
[illegible]agões de 1m,00 — descarregados	40 326	41 [illegible]3	38 908	34 261	35 502	14 948	18 102	17 514	22 789	31 214	28 810	8 857	11 198	8 155	10 052	8 624	16 569	19 426	13 501	15 165	20 731	48 306	50 180	51 580	49 549
[illegible]s baldeados	73 505	69 714	58 096	56 294	54 752	1 658	10 350	8 552	7 355	6 890	69 415	8 522	9 052	6 191	11 785	1 519	5 407	1 068	6 676	6 142	93 506	237 636	228 922	255 384	241 084
Frequencia média de conferentes	37,3	48,4	60,3	67,8	58,3	11,2	19,3	27,4	80,3	27,3	19,3	11,4	18,1	17,5	14,3	10,1	14,5	13,0	9,0	9,4	10,8	19,4	24,5	26,6	25,4
Frequencia média de trabalhadores	210,4	273,1	300,1	283,3	254,4	65,4	95,4	147,5	135,2	119,4	79,3	52,4	88,6	77,3	62,3	46,2	64,3	61,0	53,8	59,4	41,2	81,3	121,1	110,1	102,5

A permuta de material rodante com as estradas acima indicadas, attingiram ás seguintes importancias nos cinco ultimos annos:

ANNOS	Utilisação de vagões C. P. por estradas tributarias	Utilisação de vagões das tributarias pela C. P.	Saldo da C. P.	Saldo das estradas tributarias
1922 .	259:890$968	165:205$115	94:685$853	—
1923 .	292:078$384	200:245$967	91:832$417	—
1924 .	438:353$327	212:743$853	225:609$474	—
1925 .	589:999$903	158:392$241	431:607$662	—
1926 .	922:475$993	261:410$564	661:065$429	—

VIII

Movimento geral de trens

Circularam nas linhas desta estrada em 1926

97.830

trens, com o percurso de

6.893.123

kilometros, contra

96.097

trens e

6.933.537

kilometros de percurso em 1925.

Os trens transportaram em 1926

1.179.143

vehiculos, com o percurso d e

80.980.159

kilometros contra

1.182.707

vehiculos, com o percurso de

95.693.084

kilometros de percurso em 1925.

Nos quadros seguintes vão especificados os trens com o numero de vehiculos que rebocaram nas linhas de $1^m,60$, $1^m,00$ e $0^m,60$ de bitola, discriminados pelas suas differentes naturezas com os respectivos percursos:

		Al
etros ridos	Numero de trens	Kilomet percorri
.986	12.646	1.573.
.944	213	17.
.638	728	127.
.377	33.339	1.993.
.318	5.049	249.
.212	479	13.
.475	52.454	3.975.

		A
etros ridos	Numero de trens	Kilomet percorri
.602	13.146	1.295.
.020	106	9.
.896	2.360	144.
.898	18.371	1.165.
.522	4.357	204.
.479	1.744	56.
.417	40.084	2.876.

		A
etros ridos	Numero de trens	Kilomet percorri
.269	1.610	53.
.010	2	
.248	719	10.
.641	780	9.
.724	332	6.
.754	116	2.
.646	3.559	81.

Linha de 1m,60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925				ANNO DE 1926			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	9 786	1 296.597	75 086	11 138 614	12 218	1 515,368	90 561	13 702 469	12 186	1.474.422	92 571	13 811.986	12 646	1 573 494	96 487	14 773 164	13 140	1 650 257	101 271	9 814 [illegible]
Expressos de passageiros	261	16 661	1 179	89 891	267	16 769	1.219	80.956	410	27 691	1.619	113 944	213	17.232	1 130	108.984	214	16 322	1.161	26 977
Mixtos	1 818	108 210	35 196	1 729.868	801	131.792	25 242	4 204 868	724	120 732	20 061	3 427 638	728	127 400	20 208	3 536 100	790	127 750	21 441	4 663 952
Mercadorias	21 782	1 368 777	158 788	31 504 785	28 [illegible]	1 776 158	573 538	39 127 409	30 448	1 834 831	568 170	38 563.377	33 339	1 993 938	643 604	45 328 783	29 404	1 817 606	585 218	41 118.401
Em serviço da estrada	3.652	139 637	21 015	1 032 626	1 526	67 181	11 102	623 970	2 595	145 730	25.032	1 630 318	5 019	249 741	36 002	2 081 598	3 192	142 585	26.055	326 046
Lastros	5.070	120.084	28 744	746 700	3.596	88 462	26 239	729 971	872	28 572	10 606	392 212	479	13 872	4.832	171.400	1 073	31 878	11 667	68 353
Total	12 399	3.049 266	620 608	49 241 984	46 889	3 596 333	730 801	58.469 613	47.234	3 639 181	718.982	57 966 476	52 454	3.976 677	801 963	65.998.416	47 753	3.785 888	746 773	53 147 187

Linha de 1m,00

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925				ANNO DE 1926			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	10 858	1 400 140	66.305	7.385 427	12 492	1 216 261	71 104	7 458 307	12 192	1 186.523	71 195	7 844 602	13 146	1 295 542	78 347	8 787 537	13.056	1 316 938	79 047	8.011.639
Expressos de passageiros	121	7 988	563	32 078	157	8 [illegible]12	534	29 164	106	7 545	408	34.020	106	9.758	730	80 709	111	6 141	475	9 546
Mixtos	5 801	493 625	50.014	4 417 954	4 740	245 [illegible]	38 790	2.837 957	2.864	158 784	28 140	1.950 896	2.360	144 016	27 145	2 038 947	2 719	152 128	34.202	344.195
Mercadorias	20 515	1.349 829	230 414	21 289 012	18 788	1 095 21	205 071	15 536.260	17.820	1 036 556	192 576	13[illegible] 808	18.371	1 465 176	211 [illegible]2	16 294 798	20 441	1 193 359	224 608	16 397 480
Em serviço da estrada	7 036	186.020	48 472	1 422 053	5 766	145 324	37 667	1 114 425	5.759	201.260	46 235	749 529	4 337	204 915	30 969	1 836.353	6 397	252.939	51 092	2 234 017
Lastros	2 367	33 766	12 097	156.525	4 498	53 656	7 688	203.649	1.557	55.260	6 794	235.479	1.744	56.024	6 919	263 751	4 974	106 925	27 810	498 336
Total	46 734	3 111 368	408 095	34 723 049	43 438	2 764 756	360 854	26.769 762	40.298	2 645.918	347.448	25.952 117	40.094	2 876 330	364.182	29 292 098	46 698	3.026.733	418 034	27 485 223

Linha de 0m,60

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922				ANNO DE 1923				ANNO DE 1924				ANNO DE 1925				ANNO DE 1926			
	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos	Numero de trens	Kilometros percorridos	Numero de vehiculos	Kilometros percorridos
Ordinarios de passageiros	1 605	54 124	9 213	311 828	1 608	52.926	9.176	302 825	1 572	51 979	8 626	284 269	1.610	53.300	8.009	265.551	1 573	53 140	6.369	164.551
Expressos de passageiros	4	56	18	252	4	56	16	224	14	238	52	1 010	2	56	14	392	4	102	4	102
Mixtos	730	10.220	3 402	47 628	730	10 220	3 458	48.412	728	10 192	3.232	45 248	719	10 066	3.296	46 144	730	10 220	3 251	1[illegible] 509
Mercadorias	569	8 225	2.388	32.724	769	11 498	2 856	45 270	797	10 658	3 108	46 641	780	9 [illegible]	2.591	36 708	655	7 535	2,248	19. 606
Em serviço da estrada	374	6 224	2.195	38.606	272	4 [illegible]	1.721	29 749	215	4 039	1 313	26 724	332	6 299	2.064	39 843	342	7 667	2 064	36 213
Lastros	160	3.585	1.036	26.763	25	524	157	3 817	23	636	147	3 754	116	2 700	5[illegible]8	13 929	75	1 848	399	4 739
Total	3.553	81 430	18 251	457 691	3 399	78.877	17 384	430 257	3.356	77 642	16 478	406.646	3 559	81 530	16.562	402 670	3.379	80 502	14 336	347 742

IX

Telegrapho

A extensão total das linhas de telegrapho da Companhia Paulista em 31 de Dezembro de 1926 era de

5.452,5

kilometros e a de fio de

5.572,5

Na mesma época as linhas telephonicas tinham a extensão de

441,9

kilometros com

747,1

kilometros de fio.

Os apparelhos de signal, staff electrico, occuparam a extensão de

699,0

kilometros de linha com

806,8

kilometros de fio.

O movimento de telegrammas particulares e do Governo foi, em 1926, o que consta do quadro seguinte:

	N.º de telegrammas	N.º de palavras
Trafego proprio	277.301	5.395.884
Trafego estranho recebido . .	297.046	4.240.102
Em transito	158.787	2.235.953
Total . . .	733.134	11.871.939
Total em 1925	743.762	13.213.247

O movimento geral de telegrammas particulares e do Governo foi, nos ultimos cinco annos, o seguinte:

ANNOS	N.º de telegrammas	N.º de palavras	N.º medio de palavras por telegramma
1922	590.358	10.526.043	17,8
1923	660.810	11.655.968	17,6
1924	685.105	11.762.609	17,1
1925	743.762	13.213.247	17,7
1926	733.134	11.871.939	16,1

Durante o anno de 1926 foram inauguradas duas cabinas de signaes conjugados com as chaves (Interlock) nas seguintes estações:

São Jeronymo . . . em 9 de Janeiro
Villa Americana . . em 6 de Abril

X

Empregados

Existiam no Tráfego, em 31 de Dezembro de 1926,

3.940

empregados, assim discriminados pelas differentes secções de serviço e comparado com os quatro annos anteriores:

	1922	1923	1924	1925	1926
Escriptorio	127	130	155	164	173
Telegrapho e Signaes	45	46	49	59	85
Trens	232	249	277	311	320
Estações	382	395	409	493	456
Telegrapho das estações . . .	425	429	469	497	516
Baldeação de Campinas. . . .	354	436	502	521	495
Baldeação de Rio Clara. . . .	41	73	68	—	—
Baldeação de Ityrapina	125	234	261	261	309
Baldeação de São Carlos . . .	77	122	117	115	119
Baldeação de Araraquara . . .	85	137	128	124	131
Baldeação de Rincão.	110	178	176	198	235
Armazens e esplanadas	968	985	1.072	1.040	1.101
Total . . .	2.971	3.414	3.683	3.783	3.940

XI

Despezas

Em 1926 as despezas do trafego foram de 13.855:896$868 assim discriminadas:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração e Escriptorio	1.202:378$700	132:631$288	—	—
Trens	1.415:644$450	115:712$150	—	—
Estações	6.910:458$818	695:793$007	39:746$990	—
Aposentados	27:039$200	—	—	—
Serviço nas officinas				
Trens	173:449$420	79:006$340	—	—
Estações	75:719$690	55:039$170	—	—
Luz electrica	97:230$250	43:180$840	230:766$760	
Armazem regulador Campo Limpo	—	—	142:104$340	11.435:901$413
Telegrapho				
Estações	1.884:411$610	132:138$045	11:013$480	—
Conservação de linhas e apparelhos	207:005$340	184:546$980	880$000	2.419:995$455
Total	11.993:337$478	1.438:047$820	424:511$570	13.855:896$868

Vão comparadas em seguida as despezas dos cinco ultimos annos, discriminadas sob os titulos "Pessoal", "Material" e "Contas":

	1922	1923	1924	1925	1926
Pessoal	6.238:027$005	7.514:288$247	10.120:791$391	11.435:901$391	11.993:337$478
Material	978:727$060	1.021:249$160	1.709:627$290	1.648:716$719	1.438:047$820
Contas	184:965$660	230:015$426	389:269$996	389:643$773	424:511$570
Total	7.401:719$725	8.765:552$833	12.219:688$677	13.474:262$481	13.855:896$868

XII

Toneladas-kilometro de peso util

O percurso total de peso util em 1926 foi de

441.203.251

toneladas kilometro, assim estabelecido:

Mercadorias	284.898.112	toneladas-kilometro	
Café	80.384.012	"	"
Bagagens e encommendas .	9.036.845	"	"
Passageiros	19.509.083	"	"
Animaes	46.573.760	"	"
Carros	801.439	"	"
TOTAL . . .	441.203.251	"	"

Tendo sido de 13.855:896$868 a despesa total do trafego sahe a

$031,4

o custo do serviço do Trafêgo por tonelada-kilometro em 1926.

A. Cangaçú,
Chefe do Trafego.

BIBLIOTECA

IV

Linha

Acha-se á testa desta importante Divisão, prestando com muita dedicação e intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, o distincto collega Snr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

Passo a transcrever, na sua integra, o bem elaborado relatorio que me foi presente pelo Snr. Dr. Pedro Soares de Camargo.

Illmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Linha e da Construcção, referente ao anno de 1926.

Ao Illmo. Snr. Dr. Jayme Cintra
M. D. Inspector Geral

Pedro Soares de Camargo,
Chefe da Linha.

LINHA
Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1926, foi:

Linha principal	1.344km,270
Desvios	375km,937
Total . . .	1.720km,207

O quadro seguinte dá a extensão discriminada das linhas principaes e dos desvios, e o numero de chaves existentes em 31 de Dezembro:

Designação	EXTENSÃO			Numero de chaves
	Linha principal	Desvios	Total	
Bitola de 1m,60	km.	km.	km.	
Tronco — Jundiahy a Rincão (Seudo 88k,084 na via dupla de Jundiahy a Campinas e 13,117 com 3 trilhos entre Visc. do Rio Claro e Ityrapina)	329,801	167,246	497,047	784
Ramal — Piracicaba	45,206	6,250	51,456	33
" — Descalvado	106,808	14,126	120,934	86
" — Santa Veridiana . .	40,374	5,511	45,885	32
DESVIOS DE LENHEIROS .	—	0,610	0,610	1
" PARTICULARES. .	—	5.608	5,608	36
Somma . . .	522,189	199,351	721,540	972
Bitola de 1m,00				
Tronco — Rio Claro a Visc. do Rio Claro	55,627	17,878	73,505	65
" — Araraquara-Baldeação.	—	6,767	6,767	18
" — Rincão a Alberto Moreira	191,090	40,643	231,733	194
Ramal — Jahú	130,866	26,641	157.507	154
" — Agudos	160,154	16,212	176,366	92
" — Baurú	38,178	3,543	41,721	24
" — Agua Vermelha . .	62,976	2,307	65,283	19
" — Ribeirão Bonito . .	40,071	12,115	52,186	62
" — Mogy-Guassú . . .	92,711	7,329	100,040	59
DESVIOS DE LENHEIROS .	—	0,957	0,957	4
" PARTICULARES. .	—	36,051	36,051	49
Somma . . .	771,673	170,443	942,116	740
Bitola de 0m,60				
Linha — Santa Rita	36,568	3,898	40,466	35
" — Descalvadense . . .	13,840	1,227	15.067	14
DESVIOS PARTICULARES. .	—	1,018	1,018	10
Somma . . .	50,408	6,143	56,551	59
Total . . .	1.344,270	375,937	1.720,207	1.771

Com a inauguração da estação de Alberto Moreira, da linha de Barretos ao rio Grande, houve um accrescimo de 17km,664 na extensão da linha principal.

Na extensão dos desvios houve tambem um accrescimo de 10km,907 proveniente da inauguração da estação de Alberto Moreira, dos postes telegraphicos de Estrella e Perobal, e das modificações havidas nos desvios de diversas estações.

As estações com seus desvios e outros dados, constam do seguinte quadro:

Designação das Linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da Inauguração
	Bitola de 1m,60	m.	km.	km.		
TRONCO — Linha dupla	Divisa c/ a S. P. R.	—	0,000	—	—	—
	Jundiahy-Paulista	707,0	0,848	17,980	101	1- 4-1898
	Horto	711,0	4,945	0,064	2	25- 7-1904
	Corrupira	726,0	10,460	—	—	1- 7-1896
	Louveira	667,0	15,293	2,578	15	31- 3-1872
	Rocinha	712,0	22,921	1,844	11	Idem
	Vallinhos	660,0	30,736	2,290	12	Idem
	Samambaia	691,0	37,424	0,056	2	1- 2-1893
	Campinas	693,0	44,042	26,921	120	11- 8-1872
TRONCO — Linha simples	Boa Vista	938,0	53,009	1,347	7	27- 8-1875
	Jacuba	559,0	62,605	1,253	9	26- 8-1896
	Rebonças	547,0	69,615	1,858	13	27- 8-1875
	Nova Odessa	541,0	75,623	2,534	18	1- 8-1907
	Recanto	530,0	78,387	—	1	7-10-1916
	Villa Americana	528,0	81,959	2,930	15	27- 8-1875
	São Jeronymo	500,0	87,634	0,536	5	22-11-1896
	Tatú	512,0	93,794	4,270	18	30- 6-1896
	Itaipú	531,0	100,281	0,462	2	31-12-1896
	Limeira	540,0	105,459	2,934	16	30- 6-1876
	Ibicaba	562,0	111,006	0,483	2	31-12-1896
	Cordeiro	630,0	116,965	7,014	40	11- 8-1876
	Santa Gertrudes	571,0	125,922	1,616	9	1- 2-1887
	Rio Claro	609,0	133,840	24,276	122	11- 8-1876
	Batovy	548,0	143,135	1,242	4	1- 6-1916
	Camaquam	634,0	148,780	1,083	4	10- 9-1918
	Itapé	590,0	156,585	0,919	4	1- 7-1916
	Granna	610,0	162,497	1,104	4	Idem
	Ubá	687,0	168,520	0,711	3	20-11-1917
	Ityrapina	759,0	174,370	11,391	42	1- 6-1916
	Estrella	804,0	181,060	0,610	2	7- 8-1926
	Visc. do Rio Claro	744,0	187,320	1,011	6	1- 6-1916
	Conde do Pinhal	739,0	195,325	1,049	5	Idem
	São Carlos	828,0	206,308	11,181	53	5-10-1884
	Retiro	845,0	211,676	1,144	4	14- 7-1922
	Ibaté	826,0	221,057	1,582	6	18- 1-1885
	Tamoyo	780,0	227,801	0,799	4	14- 7-1922

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	Bitola de 1m,60	m.	km.	km.		
TRONCO — Linha singela	Chibarro	653,0	235,457	2,438	8	14-7-1922
	Ouro	711,0	244,297	1,394	5	1-2-1897
	Araraquara	646,0	253,767	11,227	31	18-1-1892
	Americo Brasiliense	717,0	265,442	1,294	5	1-4-1892
	Santa Lucia	698,0	271,045	1,406	6	Idem
	Tapuya	535,0	281,013	1,069	4	4-7-1922
	Rincão	521,0	285,759	12,246	44	1-4-1892
	Somma			167,246	784	
Ramal de Piracicaba	Recanto	—	78,387	0,094	1	
	Cillos	603,0	84,450	0,300	2	1-10-1924
	Santa Barbara	530,0	91,088	1,324	8	14-7-1917
	Cainby	500,0	99,615	0,440	2	29-7-1922
	Tupy	512,0	105,750	0,523	3	Idem
	Chave	—	109,581	0,100	1	Idem
	Taquaral	627,0	114,645	0,659	4	Idem
	Piracicaba Paulista	540,0	123,593	2,805	12	Idem
	Somma			6,250	33	
Ramal de Descalvado	Cordeiro	—	116,965	—	—	
	Remanso	678,0	125,914	0,767	5	4-11-1884
	Araras	608,0	134,210	1,147	6	10-4-1877
	Loreto	595,0	137,864	1,228	5	8-12-1899
	Elihu Root	591,0	144,222	1,015	5	30-9-1877
	São Bento	649,0	152,663	0,765	7	1-12-1885
	Leme	607,0	161,224	0,835	5	30-9-1877
	Souza Queiroz	602,0	171,581	0,641	4	1-10-1896
	Pirassununga	631,0	184,784	2,616	15	24-10-1878
	Laranja Azeda	563,0	189,675	0,399	5	6-12-1886
	Porto Ferreira	544,0	205,220	2,810	17	15-1-1880
	Butiá	605,0	216,220	0,123	1	12-12-1920
	Descalvado	647,0	223,646	1,780	11	7-12-1881
	Somma			14,126	86	
Ramal de Santa Veridiana	Laranja Azeda	—	—		—	
	Emas	589,0	5,886	0,614	3	26-11-1891
	Baguassú	588,0	12,797	0,501	3	Idem
	Santa Silveria	697,0	23,149	0,629	3	1-8-1892
	Palmeiras	643,0	32,265	0,835	5	Idem
	Santa Veridiana	674,0	38,952	2,602	15	20-2-1893
	Baldeação	695,0	39,763	0,330	3	1-7-1913
	Somma			5,511	32	

Designação das Linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chavas	Data da Inauguração
	Bitola de 1m,00	m.	km.	km.		
Rio Claro a Vis. do Rio Claro	Rio Claro	—	0,000	13,536	36	
	Morro Grande . . .	665,0	14,290	0,597	3	15-10-1884
	Ferraz	565,0	20,885	0,516	4	31-10-1896
	Corumbatahy . . .	572,0	27,003	1,002	6	15-10-1884
	Annapolis	684,0	40,613	0,658	4	Idem
	Oliveiras	685,0	43,526	0,407	3	Idem
	Visc. do Rio Claro .	744,0	55,554	1,167	9	Idem
	Somma . . .	. .	. .	17,878	65	
	Araraquara Baldeação	. .	. .	6,767	18	
TRONCO Rincão a Barretos	Rincão	—	156,218	14,767	52	
	Tymbira	555,0	162,509	0,935	4	28-11-1912
	Motuca	604,0	171,929	0,959	6	1- 2-1898
	Joá	516,0	181,739	0,719	4	1- 6-1913
	Hammond	592,0	190,272	0,742	4	6- 6-1892
	Guariba	604,0	196,521	0,751	4	Idem
	Corrego Rico . . .	524,0	208,087	0,770	4	10 5-1894
	Jaboticabal	578,0	219,881	2,593	17	5- 5-1893
	Graminha	653,0	228,696	0,713	4	10-10-1902
	Ibitirama	677,0	235,647	0,844	7	Idem
	Tayuva	624,0	249,364	1,029	6	29-12-1902
	Andes	624,0	258,992	1,224	4	Idem
	Bebedouro	533,0	273,134	2,970	18	Idem
	Mandembo	567,0	288,426	1,069	5	1-12-1912
	Perobal	557,0	298,100	0,404	2	19- 9-1926
	Collina	589,0	304,749	1,516	10	25- 5-1909
	Palmar	581,0	316,167	2,731	12	1-12-1912
	Frigorifico	495,0	323,837	0,840	5	10- 3-1921
	Barretos	518,0	329,644	3,352	18	25- 5-1909
	Alberto Moreira . .	546,0	347,308	1,715	8	14- 7-1926
	Somma . . .	. .	. .	40,643	194	
Ramal de Jahú	Ityrapina	—	13,458	9,622	54	
	Campo Alegre . . .	648,0	29,178	0,740	5	1- 7-1885
	Aterrado	659,0	41,765	0,362	3	1- 7-1901
	Brotas	661,0	51,053	1,047	7	1- 7-1885
	Espraiado	633,0	61,205	0,868	4	1-12-1896
	Canelia	779,0	72,952	0,886	4	1- 2-1897
	Torrinha	769,0	83,804	0,765	5	1- 7-1886
	Taboleiro	816,0	91,775	0,300	2	1- 7-1901
	Ventania	749,0	101,424	3,547	7	7- 7-1886
	Dois Corregos . . .	681,0	111,424	4,925	38	Idem
	Mineiros	640,0	120,582	0,542	4	19- 2-1887
	Banharão	679,0	129,953	0,422	3	Idem
	Jahú	535,0	144,324	2,615	18	Idem
	Somma . . .	. .	. .	26,641	154	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	Bitola de 1m,00	m.	km.	km.		
Ramal dos Agudos	Dois Corregos . . .	—	—	—	—	
	Saldanha Marinho .	718,0	9,012	0,690	4	1- 7-1899
	Capim Fino	702,0	17,242	0,690	4	Idem
	Falcão Filho . . .	683,0	26,542	0,728	4	Idem
	Campos Salles . . .	656,0	31,387	0,794	6	Idem
	Iguatemy	496,0	42,025	0,678	4	25- 3-1903
	Ayrosa Galvão . .	422,0	52,755	0,902	7	Idem
	Pederneiras	477,0	63,399	3,266	20	1-10-1903
	Itatinguy	495,0	71,180	0,671	3	7-12-1903
	Piatan	554,0	79,957	0,287	2	Idem
	Agudos Paulista . .	574,0	93,551	0,704	5	Idem
	Taperão	627,0	98,112	0,453	4	7- 9-1904
	Itaquá	566,0	106,167	0,276	2	25- 1-1905
	Batalha	508,0	113,547	0,266	2	Idem
	Piratininga	497,0	120,552	1,963	10	Idem
	America	592,0	127,972	0,663	5	9- 2-1924
	Cabralia	511,0	148,281	1,526	9	Idem
	Duartina	510,0	160,154	1,655	9	7- 9-1925
	Somma . . .	. .	. . . .	16,212	92	
Ramal de Baurú	Pederneiras	—	—	—	—	
	Guayanaz	482,0	16,896	0,834	5	8- 8-1910
	Baurú Paulista . .	496,0	38,588	2,709	19	Idem
	Somma . . .	. .	. . . .	3,543	24	
Ramal de Agua Vermelha	São Carlos	—	—	—	—	
	Babylonia	756,0	19,619	0,202	2	1- 4-1892
	Floresta	699,0	22,212	0,210	2	Idem
	Canchim	690,0	25,252	0,326	3	1-10-1895
	Capão Preto . . .	690,0	29,805	0,208	2	2- 9-1892
	Agua Vermelha . .	805,0	39,107	0,146	2	1- 4-1892
	Ararahy	687,0	50,360	0,212	2	2- 9-1892
	Alfredo Ellis . . .	702,0	54 729	0,170	2	1-10-1906
	Santa Eudoxia . .	608,0	62,976	0,833	4	20- 9-1893
	Somma . . .	. .	. . . .	2,307	19	
Ramal de Ribeirão Bonito	São Carlos	—	—	7,402	34	
	Pedreira	—	—	0,577	5	
	Angico	716,0	8,101	0,198	2	1- 4-1894
	Monjolinho	662,0	13,044	0,318	3	Idem
	Jacaré	576,0	23,313	0,680	4	Idem
	Santo Ignacio . . .	544,0	29,238	0,420	3	1-11-1912
	Tamanduá	651,0	34,978	0,560	2	15- 6-1920
	Ribeirão Bonito . .	585,0	40,071	1,960	9	10- 5-1894
	Somma . . .	. .	. . . .	12,115	62	

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves	Data da inauguração
	Bitola de 1m,00	m.	km.	km.		
Ramal de Mogy-Guassú	Rincão	—	—	—	—	
	Guatapará	510,0	11,405	0,627	8	30-12-1901
	Guarany	524,0	24,052	0,489	4	Idem
	Martinho Prado . .	503,0	39,487	1,411	8	Idem
	Barrinha	489,0	56,471	0,565	4	1- 2-1903
	Macuco	508,0	67,671	0,488	4	25- 3-1903
	Passagem	486,0	78,211	1,261	10	1- 2-1903
	Cascalho	498,0	84,851	0,701	5	25- 3-1903
	Pontal	522,0	92,711	1,847	16	Idem
	Somma . . .	. .	. . . .	7,329	59	
	Bitola de 0m,60					
Linha de Santa Rita	Porto Ferreira. . .	—	—	2,321	16	
	Ibó	579,0	9,393	0,249	3	1- 4-1917
	Tombadouro . . .	646,0	16,988	0,131	2	1-12-1890
	Santa Rita	759,0	26,920	0,680	8	Idem
	Santa Olivia . . .	722,0	31,839	0,129	3	1- 8-1913
	Moema	615,0	36,402	0,388	3	Idem
	Somma . . .	. . . . .		3,898	35	
Linha Descalvadense	Descalvado	—	—	0,466	6	
	Pantano	698,0	10,864	0,133	3	1- 3-1891
	Aurora	697,0	13,524	0,628	5	Idem
	Somma . . .	. . . . .		1,227	14	

Desvios de lenheiros

Linhas		Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
	Bitola de 1m,60	km.	km.	
Tronco	Chibarro	235,600	0,610	1
	Bitola de 1m,00			
Tronco R. M. Guassú	Manoel Mozzaner	284,000	0,352	1
	" "	288,000	0,175	1
	Junqueira, Morelli & Cia. . .	303,000	0,200	1
	Manoel Macedo	52,000	0,230	1
	Somma . . .	. . .	0,957	4

Desvios particulares

Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
	Bitola de 1m,60			
TRONCO	Rappa & Cia.	0,804	0,284	2
	Horacio Tulli	30,338	0,163	1
	Villaç & Cia.	42,900	0,160	1
	S. A. Fabrica de Seda . . .	42,922	0,665	2
	S. A. Casa Piconi	43,127	0,103	1
	Armazens Geraes dos Fazendeiros	43,128	0,120	1
	Barbosa, Nogueira & Cia. . .	43,181	0,060	1
	Benedicto Ferreira da Silva .	43,190	0,130	1
	Origines Tormini & Cia. . .	43,290	0,271	1
	Gabriel Theodoro & Filho. .	43,449	0,127	1
	Companhia Mac-Hardy . .	44,214	0,152	1
	Miguel Pinelli	62,400	0,085	1
	Francisco Biancalana . . .	69,430	0,287	1
	Achilles Zanagá	82,346	0,120	1
	Daniel Baptista de Oliveira .	93,565	0,100	1
	Salvador Ramos	105,092	0,088	1
	M. Camargo, Coelho & Cia. .	105,172	0,125	1
	J. Levy & Irmão	105,563	0,252	1
	Serraria Rio Claro, Limitada	133,358	0,144	1
	Amin Bonaumanin	168,492	0,139	1
	Fabrica de Tecidos São Carlos	206,000	0,176	2
	Engenho Victoria	206,455	0,070	1
	Abel Giongo	206,457	0,260	2
	Francisco Ferreira	206,487	0,488	5
	Cotonificio Brasil	253,893	0,387	1
	Standard Oil Co. of Brasil .	254,000	0,250	2
	Cotonificio Brasil	255,000	0,402	1
	Somma . . .		5,608	36
	Bitola de 1m,00			
	Viuva Guedes & Filhos. . .	C. Rico	0,120	1
	De Rossi & Irmão	274,000	0,138	1
	João Kobal	275,000	0,172	1
	Santos & Oliveira	284,000	0,138	1
	Arthur de Oliveira	304,000	0,172	1
	João Kobal	316,000	0,340	1
	Schimidt Meyer & Cia.. . .	26,472	0,196	1
	Dr. Cyro de Godoy	34,705	0,062	1
	Giacomo Toniate	49,315	0,153	1
	Oliveira & Barros	27,264	7,600	1
	Companhia Agricola . . .	54,407	3,300	1

Linhas	PROPRIETARIOS	Posição kilometrica	Extensão dos desvios	Numero de chaves
Ramal de Ribeirão Bonito	Dr. Souza Campos	13,069	0,090	1
	Mello Mattos & Maciel . .	35,978	13,000	1
	Caetano Grande	39,882	0,140	1
Ramal de Jahú	Simões & Castilho	111,713	0,121	1
	Conde do Pinhal	143,323	0,142	2
	Almeida Prado & Cia. . . .	144,223	0,112	1
Ramal dos Agudos	Serraria Zaneta	0,600	0,120	1
	Nagib Letaif & Irmãos . .	41,869	0,129	1
	Alfredo Romão	46,014	0,102	1
	Onofrillo & Marafiotti . . .	53,778	0,104	1
	Manoel Reis	55,668	0,300	1
	Alberto Borseto	55,715	0,120	1
	Irmãos Conti	63,036	0,106	1
	Alberto Borseto	63,470	0,335	1
	Fausto Furlani	71,300	0,016	1
	Moreira & Souza Leite . . .	78,448	0,016	1
	Francisco Giraldes & Cia. . .	93,321	0,130	2
	R. Soares & Cia.	93,400	0,128	1
	De Conti, Cezar & Filhos . .	93,626	0,110	1
Ramal de Baurú	Bruno Marafiotti	16,230	0,205	2
	Frederico Karg	31,608	0,120	1
	Casemiro Onofrillo	31,969	0,120	1
	Maia & Cia.	38,153	0,110	1
	Thomaz & Cia.	38,638	0,120	1
	Estamparia	39,000	0,016	1
Ramal de M. Guassú	C. A. F. S. Martinho . . .	41,000	2,485	2
	" " . . .	44,000	3,220	3
	C. E. Metallurgica	58,000	1,721	2
	Henrique Aguiar	64,000	0,090	1
	Irmãos Marchesi	83,000	0,132	1
	Somma		36,051	49
	Bitola de 0m,60			
Linha de Santa Rita	João Martinelli	1,959	0,078	1
	João Perez Ortiz	13,630	0,067	1
	Dr. Carlos Paes de Barros .	19,443	0,068	1
	João M. de Carvalho . . .	22,498	0,053	1
	Leiteria Sta. Ritense . . .	27,100	0,050	1
	Ind. Reunida Sta. Rita . .	27,444	0,159	1
	Adolpho Milchert	33,047	0,218	1
	Viuva José Paulino. . . .	34,072	0,195	1
Linha Descalvadense	Jacyntho Penteado	3,229	0,028	1
	Fazenda S. Miguel	5,321	0,102	1
	Somma		1,018	10
	Total		375,937	17.71

Materiaes

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas, na substituição de trilhos em parte do ramal dos Agudos, na construcção de novos desvios e na modificação da linha do ramal de Jahú, foram empregados os seguintes materiaes:

ESPECIE	Quantidade
Trilhos de 12 kilos	60
» » 18 »	2.882
» » 25 »	4.526
» » 30 »	2
» » 33 »	10.601
» » 45 »	903
Talas de juncção	46.177
Pregos de linha	360.947
Parafusos de juncção	118.700
Parafusos para dormentes de aço	9.517
Tirefonds	92.780
Sellas para trilhos	11.873
Garras	4.136
Arruelas	4.100
Apparelhos para desvios	199

b) Dormentes

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1926, foi:

DESIGNAÇÃO	BITOLAS					
	1m,60		1m,00		0m,60	
Em ser a 1.º de Janeiro de 1926	128.007		75.494			
Recebidos de fornecedores	203.581		206.549		3.930	
Somma		331.588		282.043		3.930
Empregados na substituição dos estragados	90.216		139.151		2.225	
» na construcção de desvios	16.793		17.861			
» em obras d'arte	101					
» no alargamento da bitola do Ramal do Mogy-Guassú	37.435					
Empregados na modificação da linha do Ramal de Jahú			11.775			
» no prolongamento do Ramal dos Agudos			27.000			
Vendidos	60					
Somma		144.605		195.787		2.225
Em ser a 1.º de Janeiro de 1927		186.983		86.256		1.705

Lastro

a) Pedra

Durante o anno, foi reformado o empedramento da linha em diversos trechos.

A 31 de Dezembro de 1926, a extensão de linha lastrada de pedra attingia a 1.203^{km},032 assim discriminada:

TRECHOS	Extensão		TOTAL
	Linha principal	Desvios	
BITOLA DE 1^{m},60	km	km	km
De Jundiahy a Rincão, inclusive a via dupla de Jundiahy a Campinas . .	329,801	29,048	358,849
Ramal de Piracicaba	45,206	0,896	46,102
» » Descalvado	106,808	3,541	110,349
» » Santa Veridiana	40,374	1,735	42,088
Somma	522,189	35,220	557,409
BITOLA DE 1^{m},00			
De Rincão a Alberto Moreira . . .	184,849	1,260	186,109
Linha de Rio Claro a V. do Rio Claro .	55,554	1,616	57,170
Ramal de Jahú	132,249	2,352	134,601
» » Agudos	120,500	1,930	122,430
» » Baurú	38,420	0,390	38,810
» » Agua Vermelha	16,043	—	16,043
» » Ribeirão Bonito	40,071	0,629	40,700
» » Mogy-Guassú	49,760	—	49,760
Somma	637,446	8,177	645,623
Total	1.159,635	43,397	1.203,032

b) Terra

Para alargamento de córtes, reforço de aterros e construcção de desvios correram trens de lastro nas diversas linhas, sendo removidos 4525 gondolas de terra.

Edificios e Obras d'Arte

Alem de assentamentos de vidros e outros pequenos serviços em diversos edificios, foram feitos os serviços constantes do quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Augmentadas	Concertadas	Reformadas	Pintadas	Construidas	Total
Estações	6	47	11	16	3	83
Armazens	4	47	2	9	5	67
Casas de empregados	5	164	18	122	55	364
Casas de turma	10	33	9	39	19	110
Latrinas	—	7	3	—	7	17
Poços	3	4	29	—	15	51
Mastros de signal	—	—	—	—	3	3
Guaritas	—	—	—	—	26	26
Escriptorios	—	—	—	—	2	2
Tampas para poços	—	4	—	—	24	28
Cabinas	—	—	—	—	7	7
Plataformas	1	—	1	—	2	4
Caixas scepticas	—	—	—	—	2	2
Fornos	—	6	3	—	31	40
Portões	—	6	—	—	10	16
Embarcadouro de gado	—	2	1	1	1	5
Muros de fecho	—	4	5	—	7	16
Pontilhões	3	8	—	—	—	11
Boeiros	13	22	2	—	40	77
Passagens superiores	—	—	2	—	—	2
Passagens inferiores	1	7	1	—	22	31
Muros de arrimo	—	1	—	—	10	11

Cercas e Cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação e por empreiteiros, foi feito o seguinte serviço:

LINHAS	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Reconstruidas	Substituidas	Assentadas
	m	m		
Bitola de 1,60	37.265,0	3.571,0	60	4
» » 1,00	45.572,0	47.452,0	95	20
» » 0,60	4.500,0	—	4	—

Custeio

Com esta verba despendeu-se a importancia de 9.375:320$552 assim discriminada:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	316:957$550	27:295$433	—	344:252$983
Via Permanente	3.384:528$840	2.117:029$966	1.218:484$226	6.720:043$032
Estações e Edificios	380:076$470	331:361$129	654:547$392	1.365:984$991
Obras d'Arte	88:581$745	86:079$721	288:846$540	463:508$006
Cercas e Cancellas	51:261$350	304:838$155	25:157$400	381:256$905
Lastro	55:885$500	12:573$420	—	68:458$920
Villas operarias	6:625$675	2:190$840	—	8:816$515
Aposentadorias	22:999$200	—	—	22:999$200
Somma	4.306:916$330	2.881:368$664	2.187:035$558	9.375:320$552

Comparação da despeza de custeio dos annos de 1925 e 1926:

ANNOS	Pessoal	Material	Contas	Total
Em 1925	3.329:990$450	2:857:160$474	1.189:714$712	7.376:865$636
Em 1926	4.306:916$330	2.881:368$664	2.187:035$558	9.375:320$552
Differença para	+ 976:925$880	+ 24:208$190	+ 997:320$846	+ 1.998:454$916

As diversas verbas de despezas da Linha em 1926, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	+ 46:164$770	— 7:612$710	— 100$000	+ 53:857$480
Via Permanente	+ 854:635$720	+ 264:767$103	+ 820:051$976	+ 1.409:920$593
Estações e Edificios	+ 2:031$090	+ 16:335$709	+ 6:924$010	+ 105:290$809
Obras d'arte	+ 1:920$065	+ 30:671$665	+ 173:451$820	+ 206:043$546
Cercas e Cancellas	— 9:640$660	+ 277:311$570	— 3:000$000	+ 264:663$950
Lastro	+ 17:710$620	— 29:750$690	—	— 12:040$070
Villas operarias	— 8:515$725	— 13:385$671	—	— 21:901$396
Aposentadorias	— 7:380$000	—	—	— 7:380$000
Differença para	+ 976:925$880	+ 24:208$190	+ 997:320$846	+ 1.998:454$916

Extranhos

Prestaram-se serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importancia de 471:045$872 assim distribuida:

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Contas	Total
Locomoção	128:782$875	71:037$204	755$300	200:575$379
Trafego	35:664$450	97:086$670	—	132:751$120
Contabilidade	2:182$500	—		2:182$500
Caixa de Apos. e Pensões	4:339$708	—		4:339$708
Diversos particulares	131:197$165	—	—	131:197$165
Total	302:166$698	168:123$874	755$300	471:045$872

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1926, era o seguinte:

Designação	Numero	
	Parcial	Total
Chefe da Linha	1	
» do Escriptorio Technico	1	
Auxiliar do Escriptorio Technico	1	
Engenheiros Residentes	8	
Encarregado do Escriptorio	1	
Desenhista	1	
Ajudante do Escriptorio	1	
» » » Technico	1	
Auxiliar do Residente	1	
Escripturarios	12	
Dactylographa	1	
Continuo	1	30
Mestres linha	19	
Feitores de turmas ordinarias	143	
» » » extraordinarias	5	
» » » de extracção de pedras	3	
Operarios de turmas ordinarias	873	
» » » extraordinarias	321	
» » » de extracção de pedras	60	
Guardas passagens	36	
» pontes	6	
Mestres de Obras	2	
Pedreiros	57	
Serventes	66	
Carpinteiros	24	
Ferreiros	6	
Malhadores	7	
Funileiros	5	
Pintores	11	
Poceiros	2	
Guardas noite	1	
» chave	1	1.648
Construcção		
Chefes de Secção	2	
Ajudantes	4	
Administrador	1	—

Designação	Numero Parcial	Numero Total
Auxiliares	1	
Feitores	3	
Machinistas	2	
Foguistas	4	
Chauffeurs	1	
Pedreiros	10	
Serventes	41	
Operarios	162	221
Total		1.909

Construcção

Prolongamento do Ramal dos Agudos

No anno de 1926 se proseguiu na construcção do terceiro trecho deste prolongamento, de Duartina ás cabeceiras do rio Tibiriçá, na extensão de 40 kilometros. Foram escavados 261.020 metros cubicos de terra, 161.439 de piçarra, 36.984 de pedra solta e 57.429 de rocha, no total de 516.872 metros cubicos. Ficaram concluidas as obras d'arte deste trecho: 7 pontilhões em arco, sendo 2 de 3m,00 de vão, 5 de 2m,00; 1 pontilhão aberto de 5m,00; 74 bueiros de concreto de secção oval de 0m,80×1m,10 dos quaes 7 duplos, e 37 bueiros de concreto de 0,m,60 de diametro dos quaes 1 duplo. Em Outubro se começaram a assentar os trilhos. Até meados do anno corrente concluir-se-ha o movimento de terra, o assentamento dos trilhos e a construcção dos edificios de duas principaes estações, podendo-se inaugurar os 40 kilometros de linha ainda em tempo de transportar a safra de café e de cereaes de 1927.

Ha tempos já se tinham feito os estudos do quarto trecho do prolongamento, entre as cabeceiras do rio Tibiriçá e o picadão que de Presidente Penna vai ter a Platina. Esse trecho, com a extensão de 33 kilometros, corre pelo divisor de aguas entre o rio Tibiriçá e o rio do Peixe, tem grandes alinhamentos rectos e curvas de grande rai Em 1926 se fez a locação desses 33 kilometros, e se procedeu á

abertura do picadão; em dezembro começaram a ser installadas ao longo deste trecho as turmas de movimento de terra que iam concluindo o serviço no trecho anterior, devendo no corrente anno ser atacado o serviço com intensidade.

Linha de Barretos ao Rio Grande

A 14 de Julho de 1926 foi inaugurado o primeiro trecho deste prolongamento, até a estação de Alberto Moreira, na extensão de 17 kilometros.

Fez-se o lastramento a pedra britada de mais da metade do trecho inaugurado. Proseguiu-se no serviço de preparação do leito da linha, que ficou feito na extensão de 47 kilometros, subindo a .... 110.000 metros cubicos o volume de terra excavada durante o anno alem dos 80.000 metros cubicos excavados em 1925. Iniciou-se a construcção dos edificios da segunda estação. Construiram-se duas passagens americanas, uma passagem inferior de $6^m,00$ de vão, um pontilhão em arco de $3^m,00$ de vão, e quatorze boeiros de concreto moldado de $0,^m80 \times 1^m,10$ e de $0^m,60$ de diametro; estão em andamento duas passagens inferiores de $3^m,00$ e uma de $2^m,20$, um pontilhão em arco de $3^m,00$ de vão, e uma ponte com quatro arcos de $5^m,00$. Assentou-se a linha até 20 kilometros alem da estação de Alberto Moreira e 37 de Barretos.

Prolongamento do ramal de Santa Rita

Proseguiu-se em 1926 na construcção deste prolongamento, com a extensão de 12 kilometros a contar de Moema. Ficaram quasi concluidos o movimento de terra e a construcção das obras d'arte nos ultimos 3 kilometros contiguos á usina Vassununga. Foram desobstruidos os córtes e reconstruidos os aterros dos primeiros 9 kilometros, grandemente damnificados pelas chuvas de principios de 1926. Nos ultimos dias do anno estava-se procedendo ao assentamento dos trilhos dos ultimos 3 kilometros e iniciando a construcção das casas de turma e dos edificios da estação terminal.

Melhoramentos da linha no ramal de Jahú

Continuou em 1926 o serviço de construcção das tres variantes que já estavam atacadas, tendo-se excavado: na de Campo Alegre 76.593 metros cubicos de terra; na de Aterrado 62.794 metros cubicos de terra, 3.682 de piçarra e 1.100 de rocha; na de Torrinha a Ventania 224.707 metros cubicos de terra e 1.770 de piçarra. Foi tambem atacada a variante de Brotas onde se excavaram 68.402 metros cubicos de terra, 4.015 de pedra solta e 650 de rocha. Fizeram-se ainda mais tres pequenas modificações em outros pontos do ramal com o intuito de melhorar ainda mais as condições technicas da linha, tendo-se feito nessas tres pequenas modificações um movimento de terra de 15.523 metros cubicos, dos quaes 5.903 entre os kilometros 17 e 19, 3.320 entre os kilometros 19 e 21, e 6.300 entre os kilometros 26 e 27. O volume total excavado durante o anno nas 7 variantes do ramal de Jahú foi portanto de 432.496 metros cubicos de terra, 5.452 de piçarra, 4.015 de pedra solta e 1.750 de rocha, ao todo 459.236 metros cubicos. Destes 86.000 foram removidos com excavadores mecanicos e os restantes pelos meios ordinarios. Foi concluida a construcção de um pontilhão de $2^m,00$ de vão e 11 metros de comprimento na variante de Aterrado, e construido na variante de Brotas um de 6 metros de vão e 50 metros de comprimento na parte em arco. Na variante de Torrinha a Ventania foram construidos 9 boeiros de concreto de $0^m,80 \times 1^m,10$ de diametro e 2 de $0^m,60$ de diametro. As tres pequenas variantes, entre os kilometros 17 e 19, 19 e 21, 26 e 27, e uma parte da variante de Campo Alegre já foram inauguradas tendo sido mudados para o leito dellas os trilhos, os dormentes e o lastro de pedra da linha antiga.

Alargamento da bitola do ramal do Mogy-Guassú

Sendo os trilhos deste ramal de pequeno peso e já muito usados, a sua substituição se impunha. Por outro lado o ramal tem em certos trechos curvas de pequeno raio e grandes desenvolvimentos inuteis que augmentam sem nenhuma vantagem a distancia entre os pontos extremos. Havia pois toda a con-

veniencia em melhorar o traçado antes do assentamento dos novos trilhos.

O ramal do Mogy-Guassú lançado ao longo do rio deste nome é o prolongamento natural da linha tronco da Companhia Paulista que, de Jundiahy a Rincão, na extensão de 286 kilometros, goza já dos beneficios da bitola larga. A adopção desta bitola em todas as suas linhas ferreas importantes é a maior aspiração da Companhia Paulista que espera assim poder facilitar a exploração commercial das suas linhas e reduzir ao minimo as despesas de custeio do trafego dellas. O prolongamento da linha de bitola larga para alem de Rincão deverá naturalmente ser feito pelo valle do rio Mogy-Guassú, aproveitando-se a boa topographia dessa região. Feito o melhoramento do traçado e a substituição dos trilhos actuaes por outros mais pesados, o estabelecimento da bitola larga pouca cousa mais exigiria: apenas a substituição dos dormentes e o reforço das superstructuras das obras d'arte, aliaz tornado necessario mesmo para a bitola de 1m.00, em vista do grande peso das novas locomotivas desta bitola já em serviço em outras linhas da Companhia Paulista. Resolveu-se pois o alargamento da bitola, cujo projecto foi submettido á approvação do Governo nos primeiros mezes do anno de 1926.

A extensão actual do ramal é de 92.711 metros. Destes, os 11.045 metros comprehendidos entre Rincão e Guatapará, são aproveitaveis para a bitola larga, a qual poderá ser estabelecida no proprio leito da linha actual. Nos 14.500 metros comprehendidos entre Passagem e Pontal tambem se póde assentar a linha de bitola larga no proprio leito da linha actual. Dos 66.806 metros de linha, entre Guatapará e Passagem, serão aproveitados para a bitola larga sete pequenos trechos com a extensão total de 7.351 metros. Nos 60.144 metros de linha restantes entre Guatapará e Passagem terá de ser completamente modificado o traçado. Entre Guatapará e Passagem, pois, foi projectada uma nova linha, aproveitando aquelles sete trechos da linha actual. Para esse projecto adoptou-se o criterio de reduzir o mais possivel o numero de curvas e o desenvolvimento dellas, e de encurtar o mais possivel o comprimento da linha. Para se obter esse

encurtamento foram transpostos por tangentes paralellas ao curso do rio os contrafortes normaes á direcção desse curso, em vez de se contornar esses contrafortes com curvas numerosas, de pequeno raio e grande desenvolvimento como se fez na linha actual. E' assim que entre Guatapará e Passagem a nova linha, aproveitando aquelles sete trechos da linha actual, terá apenas 60.144 metros em vez dos 66.806 metros da linha actual, offerecendo portanto sobre esta um encurtamento de 6.662 metros. Os 146 alinhamentos rectos e as 145 curvas da linha de bitola de $1^m,00$ serão na bitola larga substituidos por 18 alinhamentos rectos e 17 curvas. O desenvolvimento total destas de 23.361 metros que é na linha actual passará a ser apenas de 6.603 metros na nova linha. Das 145 curvas da linha actualmente em trafego 103 tem menos de 286 metros de raio, ao passo que das 17 do novo traçado 2 tem $301^m,61$ de raio, 1 tem $399^m,78$, 2 tem $505^m,58$, 10 tem $701^m,60$, e 2 tem $799^m,50$ de raio. Para o novo traçado poder transpor em linha recta os contrafortes e os valles normaes á direcção geral do rio, foi adoptada a declividade maxima de 18 millimetros por metros. A declividade maxima de 1,8 % que é corrente nas novas linhas de bitola larga da Companhia Paulista foi na nova linha de Guatapará a Passagem empregada em rampas curtas: a mais comprida destas rampas tem apenas 1.700 metros de extensão.

Entre Rincão e Guatapará e entre Passagem e Pontal será aproveitado o leito actual com todas as obras d'arte, edificios, cercas e linha telegraphica, tendo-se apenas de substituir a superstructura da linha e as vigas das obras d'arte abertas. Tendo em vista as necessidades crescentes do trafego que exigirão o emprego de locomotivas pesadas, adoptar-se-á para o ramal do Mogy-Guassú o trilho de 39,7 kilos por metro.

Em 1926 se trabalhou activamente não só na construcção das variantes para melhoramento do traçado, como tambem na substituição dos trilhos e dos dormentes dos trechos do ramal em que é aproveitada a linha actual. N'aquellas variantes foram excavados 365.918 metros cubicos de terra que representam 60 % do volume total de terra a escavar;

foram construidos um pontilhão em arco de 6 metros de vão, um pontilhão com dois arcos de 3 metros, quatro pontilhões em arco de 3 metros, cinco pontilhões abertos de $3^m,00$ e dois de $2^m,00$, onze boeiros de concreto de $0^m,80 \times 1^m,10$ e doze de $0^m,60$ de diametro; foram tambem feitos augmentos de alvenaria nos encontros de cinco obras situadas nos trechos da linha actual a aproveitar para a bitola larga.

Alargamento da bitola das linhas até Barretos e o Rio Grande

O grande desenvolvimento economico das zonas servidas pelas linhas da Companhia Paulista, acarretando a necessidade de se transportarem grandes massas de mercadorias de importação e de exportação veio tornar evidente a imperfeição de muitos trechos dessas linhas ferreas. E' assim que em muitos desses trechos, de más condições technicas, o transporte se torna extremamente oneroso e difficil de se fazer. A Companhia Paulista tem procurado corrigir a imperfeição do traçado de sua rêde ferroviaria para as novas linhas que construe, quer modificando as linhas existentes, quer adoptando bôas condições technicas para lhes melhorar o traçado, como já fez entre Rio Claro e Rincão, e está fazendo no ramal do Jahú e no ramal do Mogy Guassú.

Um dos trechos em que mais se fazem sentir as consequencias do máo traçado é o de Rincão a Bebedouro. Partindo de Rincão, nas visinhanças da varzea do Mogy Guassú, a linha vai ter a Bebedouro, a margem do ribeirão Retiro affluente do rio Pardo, depois de galgar a serra de Jaboticabal, atravessando alem dessa serra alguns valles secundarios muito accidentados, com grande prejuizo para as condições technicas, quer em planta quer em perfil. O melhoramento desse traçado offerece grandes difficuldades: ter-se-á de construir linha nova em quasi toda a sua extensão; essa linha nova terá grande movimento de terra e não poderá offerecer as condições technicas que seriam para desejar, devido ao accidentado do terreno.

Ha porém uma solução que resolve radicalmente o problema do aperfeiçoamento das linhas da

Companhia Paulista entre Rincão e Bebedouro, e é estabelecer-se a linha tronco pelo ramal do Mogy Guassú de Rincão a Passagem, ligando-se Passagem a Bebedouro. Esta ligação já está feita pela Estrada de Ferro São Paulo Goyaz. Melhorado como está sendo o traçado do ramal do Mogy Guassú para alargamento da sua bitola, e adoptada para linha tronco, com as modificações de que precisar, a actual linha de Passagem a Bebedouro, ter-se-á uma nova linha de Rincão a Bebedouro praticamente em nivel, correndo ao longo do rio Mogy Guassú e transpondo apenas o valle do ribeirão da Areia nas proximidades de Bebedouro, e que substituirá com enorme vantagem para o custo dos transportes a actual linha de más condições technicas passando por Jaboticabal.

Estabelecida então a nova linha tronco com excellentes condições technicas entre Rincão e Bebedouro por Passagem, e tendo a linha de Bebedouro a Barretos tambem boas condições technicas, haverá toda a conveniencia em alargar-se já a bitola das linhas a partir de Passagem e até Barretos. O grande incremento tomado pela exportação de gado em pé e de madeira em tóras, e o grande augmento havido na importação tornaram as linhas da Paulista alem de Rincão as de trafego mais intenso entre as linhas de bitola de 1m,00 deste Estado. O melhoramento indicado para essas linhas é o alargamento da bitola que, fazendo com que praticamente se supprima a baldeação em Rincão, virá facilitar extraordinariamente os transportes. Se se compulsar a estatistica do movimento das estações entre Rincão e Bebedouro exclusive, e entre Bebedouro e Barretos inclusive, verificar-se-á que approximadamente tres quartos do movimento total pertencem a estas ultimas.

Ora essa grande massa de mercadorias pertencentes ás estações de Bebedouro para alem e que é cerca de tres quartas partes do total baldeado em Rincão, tem de percorrer em toda a sua extensão a linha de Rincão a Bebedouro com tão más condições technicas. Alargando a bitola entre Passagem e Bebedouro ella passará a transitar pela nova linha de bitola larga, ficando a linha actual de bitola de 1m,00 entre Rincão e Bebedouro desti-

nada ao pequeno trafego regional. Desviada para a futura linha de bitola larga o movimeuto das estações alem de Bebedouro, o numero de toneladas-kilometro da actual linha de bitola de 1m,00 entre Rincão e Bebedouro ficará reduzido apenas um setimo do que é hoje, ao passo que os seis setimos restantes ficarão para a nova linha de bitola larga onde elles custarão muito menos pelas boas condições technicas que vai ter essa linha. O alargamento pois da bitola das linhas da Companhia Paulista de Bebedouro em diaute, ligando-se Bebedouro a Passagem, é uma medida que se impunha. A Companhia Paulista adquiriu então as linhas da Companhia Ferroviaria São Paulo Goyaz situadas a léste de Bebedouro e fez estudar o alargamento da bitola de Passagem a Barretos e ao rio Grande.

Pela linha actual de bitola de 1m,00 ha eutre Passagem e Barretos 99.208 metros de linha principal, dos quaes 43.039 metros de Passagem a um pouto um pouco alem de Bebedouro e 56.169 desse ponto a Barretos. Dessa linha actual servem para a bitola larga 67.034 metros, dos quaes 26.020 metros eutre Passagem è Bebedouro e 41.014 metros entre Bebedouro e Barretos. Para alargamento da bitola da exteusão restante de linha é preciso modificar-se o traçado. Foram então estudadas e locadas onze variautes, sendo duas entre Passagem e Bebedouro com 12.472 metros de extensão total e sete entre Bebedouro e Barretos com 13.694 metros de extensão total. Essas variautes sommam então ao todo 26.166 metros de extensão, alem de 2.000 metros de linha a ser construida ao lado da linha actual da Companhia Paulista aquem de Bebedouro, e de 474 metros de linha actual a aproveitar para a bitola larga na explanada de Bebedouro antes do cruzamento da antiga linha da São Paulo Goyaz pouco alem de Bebedouro. A nova linha de bitola larga de Passagem a Barretos ficará pois com 95.674 metros. Esses 95.674 metros de linha de bitola larga vão substituir os actuaes ... 99.208 metros de linha existentes entre Passagem e Barretos, havendo portanto um encurtamento total de 3.534 metros, a obter pela construcção das onze variantes para melhoramento do traçado.

Se considerarmos as distancias a que ficarão de Rincão pela nova linha as estações de Bebedouro e Barretos, verificaremos que o encurtamento em relação á actual linha por Jaboticabal é ainda maior. Barretos dista de Rincão pela linha por Jaboticabal 173.426 metros, e pela linha por Passagem 177.419 metros. Esta porem soffrerá um encurtamento de 3.534 metros entre Passagem e Barretos, e um de 6.662 metros entre Passagem e Rincão depois de concluido o alargamento da bitola já em execução, no total de 10.196 metros. Deste modo a distancia de Barretos a Rincão pela nova linha de bitola larga ficará reduzida a 167.223 metros, contra os 173.426 metros da linha por Jaboticabal, sobre a qual offerecerá um encurtamento definitivo de 6.203 metros. Para Bebedouro, o encurtamento que offerece a nova linha de bitola larga sobre a linha actual por Jaboticabal é de ... 4.738 metros.

As variantes foram projectadas com o raio minimo de 301m.61, e a rampa maxima de 1.8 %, elevada para uma apenas das variantes a 2 %.

A rampa maxima nos trechos da linha actual a aproveitar para a bitola larga é de 2 %; essa rampa só é empregada entre Bebedouro e Barretos, pois que entre Passagem e Barretos a declividade maxima é, como na nova linha de Passagem a Rincão, de 1.8 %.

A partir de Barretos até o rio Grande, o traçado tem excellentes condições technicas, bastando para o alargamento da bitola apenas substituir os trilhos e os dormentes.

No alargamento da bitola entre Passagem e o rio Grande serão empregados trilhos de 39.7 kilos por metro, iguaes aos do ramal do Mogy-Guassú.

Nos primeiros dias deste anno foram atacados com intensidade os serviços não só de movimento de terra e obras d'arte das variantes, como tambem de substituição de trilhos e dormentes.

Jundiahy, 20 de Maio de 1927.

Pedro Soares de Camargo,
Chefe da Linha.

V

Locomoção

Passo a transcrever, na sua integra, o relatorio da Repartição acima, a qual, de accôrdo com a resolução dessa digna Directoria, continúa sob a minha direcção, em caracter interino.

Illmo. Snr. Dr. Inspector Geral.

Venho passar ás mãos de V. S. o relatorio da Divisão da Locomoção, referente ao anno de 1926.

Com estima e consideração

De V. S. Att.º Vndor.

J. Cintra,
Chefe da Locomoção, interino.

LOCOMOÇÃO

I

Material rodante

Era a seguinte a existencia do material rodante em 31 de Dezembro de 1926.

Designação	Secção Paulista		Secção B. Claro	TOTAL
	Bitola de 1 m.,60	Bitola de 0 m.,60	Bitola de 1 m.,00	
Locomotivas electricas	27	—	—	27
» a vapor	81	9	86	176
Carro da Directoria	—	—	1	1
Carros de Inspecção	2	—	2	4
» para pagamentos	1	—	2	3
» dormitorios especiaes	1	—	2	3
» » para passageiros	8	—	13	21
» » reservados	1	—	2	3
» reservados para doentes	3	—	—	3
» » » presos	1	—	1	2
» funebres	1	—	2	3
» restaurantes	8	—	5	13
» » (Cozinha	2	—	—	2
» de Luxo	8	—	3	11
» » 1ª. classe	27	2	30	59
Carro de 1ª. classe especial	1	—	—	1
Carros de 2ª. classe	20	5	28	53
» mixtos	16	5	23	44
» de bagagem	36	3	28	67
» » correio	5	—	8	13
Carro para conducção de pessoal em serviço	—	—	1	1
Carros frigorificos para leite	2	—	—	2
» para animaes de raça	2	—	—	2
» » transporte de carruagens	3	—	2	5
Automoveis	3	—	1	4
Guindastes a mão (rodante)	3	—	2	5
» » vapor	8	—	3	11
Carretões para transporte de locomotivas a vapor	3	—	—	3
Carretão para transporte de locomotivas electricas	1	—	—	1
Vagões de soccorro	6	—	5	11
» diversos	2.926	65	1.742	4.733

A contar de 1907 foram vendidas, encostadas ou desmontadas, por obsoletas, as seguintes locomotivas:

Bitola de $1^m,60$	Encostadas e desmontadas:	Numeração antiga: 1, 2, 5, 6 e 8	5
		Nova numeração: 16 . . .	1
» » »	Vendidas. .	Numeração antiga: 3 e 4 . .	2
		Nova numeração: 9, 10 11 e 19	4
		Total . . .	12
Bitola de $0^m,60$ — Vendidas: — 3 e 4		» . . .	2
Bitola de 1^m00 — Vendidas:		Primeira numeração: 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 28, 29, 36, 39, 53 e 54	27
		Segunda numeração: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 15 e 16 .	10
		Total . . .	37
		Total Geral . . .	51

Nota: — Foram vendidas, tambem em 1922, 3 locomotivas pequenas de bitola de $0^m,60$, sem numero, que se achavam encostadas.

Mostram os quadros seguintes o material de tracção e rodante adquirido, construido, reconstruido, e transformado, em 1926:

Augmento de material

(Material adquirido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de $1^m,60$	Bitola de $0^m,60$	Bitola de $1^m,00$	Total
Locomotivas electricas . . .	6	—	—	6
Locomotivas a vapôr . . .	—	—	12	12

(Material construido)

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00	Total
Carros dormitorios para passageiros	—	—	3	3
Carros de 1ª. classe	2	—	—	2
» » 2ª. »	—	—	2	2
» » bagagem	7	—	—	7
Gaiolas, de 30.000 kilos, para gado em pé	32	—	29	61
Vagões rasos, de 30.000 kilos, de aço	—	—	92	92
Vagões rasos, de 30.000 kilos, plataforma	—	—	85	85
Vagões rasos, de 40.000 kilos, plataforma	50	—	—	50
Vagões rasos, de 40.000 . . .	122	—	—	122
» cobertos, de 20.000 kilos de soccorro	—	—	1	1
Vagões cobertos, de 30.000 kilos	8	—	10	18
Guindaste a mão, rodante . .	1	—	—	1

(Material reconstruido)

DESIGNAÇÃO	Bitola 1m,60	Bitola 0m,60	Bitola 1m,00	Total
Vagões cobertos, simples . .	6	—	2	8
„ „ duplos. . .	1	—	1	2
„ rasos, simples . . .	5	—	8	13
„ „ duplos . . .	—	6	3	9
Gaiolas para gado, simples. .	—	—	2	2
„ „ „ duplas . .	—	—	3	3
Vagões para lenha (engradados)	3	—	—	3

Material Transformado

DESIGNAÇÃO	Bitola 1m,60	Bitola 0m,60	Bitola 1m,00	Total
Carro de 1.ª classe em carro composto	—	1	—	1
Vagões abertos simples em mesas para caixas frigorificas .	4	—	—	4
Vagões abertos simples em engradados para lenha . . .	—	—	3	3
Vagões cobertos simples em mesas para caixas frigorificas .	5	—	—	5
Vagões cobertos simples em abertos simples	1	—	—	1
Vagão coberto duplo em carro composto	—	—	1	1
Vagão coberto duplo em vagão da "Cooperativa"	1	—	—	1
Engradado para lenha em mesa para caixa frigorifica . . .	1	—	—	1
Engradados para lenha em tenders de locomotivas de manobras	2	—	—	2

Material rodante e de tracção

A contar de 1907 foi comprado ou construido nas officinas de Jundiahy e Rio Claro, o seguinte material:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Communs a ambas as bitolas	Bitola de 0m,60
Locomotivas a vapôr	24	65	—	4
» electricas	27	—	—	—
Carros diversos	108	34	—	—
Carros de bitola de 1m,60 transformados para bitola de 1m,00	—	59	—	—
Carros de bitola de 1m,00 transformados para bitola de 1m,60	2	—	—	—
Carros de bitola de 1m,00 transformados para bitola de 0m,60	—	—	—	8
Vagões diversos	1.401	1.019	—	17
Vagões frigorificos e para materiaes (estrados)	79	50	—	—
Caixas frigorificas para carne	—	—	60	—
Caixas para vagões "Cooperativa"	—	—	3	—
Caixas moveis abertas para transporte de materiaes	—	—	100	—
Caixa movel fechada para transporte de materiaes	—	—	1	—
Automoveis grandes para serviço do Trafego	2	1	—	—
Automoveis pequenos para serviço da Linha	1	1	—	—
Caixa movel de ferro para transporte de materiaes	—	—	1	—
Carretões para transporte de locomotivas a vapôr	3	—	—	—
Carretão para transporte de locomotivas electricas	1	—	—	—
Guindastes a vapôr	8	3	—	—
Guindaste a mão, rodante	1	—	—	—

Fazemos menção, a seguir, do numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1917 até Dezembro de 1926, com as differenças verificadas de anno para anno:

ANNOS	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	TOTAL	Bitola de 1m,00	TOTAL GERAL	DIFFERENÇA	
						Mais	Menos
1926	6.425.985	207.375	6.633.360	4.295.904	10.929.264	57.829	—
1925	6.529.866	185.007	6.714.873	4.156.562	10 871.435	1.146.382	—
1924	5.722.111	164.715	5.886.826	3.838.227	9.725.053	—	80.120
1923	5.860.309	110.948	5.971.257	3.833.916	9.805.173	—	192.737
1922	5.076.547	118.839	5.195.386	4.802.524	9.997.910	—	546.123
1921	4.775.130	114.119	4.889.249	5.654.784	10.544.033	868.541	—
1920	4.367.068	117.681	4.484.749	5.190.743	9.675.492	1.077.177	—
1919	3.881.567	88.307	3.969.874	4.628.441	8.598.315	—	307.441
1918	4.051.121	99.084	4.150.205	4.755.551	8.905.756	199.049	—
1917	3.879.389	97.906	3.977 295	4.729.412	8.706.707	717.536	—

Quanto ao estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1926, é discriminado em seguida, em confronto com 1925, 1924, 1923 e 1922.

DESCRIPÇÃO	Secção Paulista										Secção Rio Claro				
	Bitola de 1m,60					Bitola de 0m,60					Bitola de 1m,00				
	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922
Em bom estado.	55	46	48	58	57	2	—	6	6	7	51	36	41	35	30
Em regular estado.	49	50	49	31	32	7	8	3	2	1	28	30	24	27	31
Em reparação	4	6	5	8	8	—	1	—	1	1	7	8	5	6	5
Total . . .	108	102	102	97	97	9	9	9	9	9	86	74	70	68	66

São consideradas em estado regular as locomotivas que, desde a ultima reparação, percorreram mais de 100.000, 75.000 e 65.000 kilometros, segundo os typos existentes, de passageiros, cargas e manobras, na bitola de 1m,60; 15.000 na bitola de 0m,60 e na bitola de 1m,00, de accordo com os respectivos typos, variando de 80.000 a 40.000 kilometros as bases para essa consideração.

TRACÇÃO

II

Percurso das Locomotivas

Foi de 10.929.264 kilometros o percurso das locomotivas em 1926.
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE	Annos de	SERVIÇO DO TRAFEGO — TRENS DE — Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorificos	Serviços diversos	Manobras e reservas	Serviço da Linha — Trens de lastro	TOTAL por BITOLA
1m,60	1926	1.935.828	125.891	1.778.523	96.762	241.181	2.238.669	9.131	6.425.985
	1925	1.794.881	129.774	1.941.696	79.255	302.606	2.279.026	2.628	6.529.866
	1924	1.641.415	116.757	1.709.993	84.703	216.363	1.948.100	4.780	5.722.111
	1923	1.695.672	131.632	1.662.397	130.149	163.058	2.008.022	69.379	5.860.309
	1922	1.360.655	159.524	1.350.975	85.257	184.457	1.836.443	99.236	5.076.547
0m,60	1926	53.094	9.800	14.428	—	45.265	73.397	11.391	207.375
	1925	52.692	10.102	8.520	—	52.644	58.205	2.844	185.007
	1924	51.081	10.222	11.088	—	37.660	51.952	2.712	164.715
	1923	52.114	10.248	10.119	—	5.020	32.547	900	110.948
	1922	52.522	10.220	8.162	—	9.670	38.177	88	118.839
1m,00	1926	1.367.445	105.327	907.328	402.439	317.179	1.114.017	82.169	4.295.904
	1925	1.356.035	87.835	973.076	365.316	263.010	1.052.634	58.656	4.156.562
	1924	1.253.342	95.219	794.053	475.406	229.136	936.106	54.965	3.838.227
	1923	1.258.828	190.626	800.937	471.087	182.279	906.088	24.071	3.833.916
	1922	1.181.009	224.907	1.438.661	391.705	232.641	1.280.741	52.860	4.802.524
Total geral	1926	3.356.367	241.018	2.700.279	499.201	603.625	3.426.083	102.691	10.929.264
	1925	3.203.608	227.711	2.923.292	444.571	618.260	3.389.865	64.128	10.871.435
	1924	2.945.838	222.198	2.515.134	560.109	483.159	2.936.158	62.457	9.725.053
	1923	3.006.614	332.506	2.473.453	601.236	350.357	2.946.657	94.350	9.805.173
	1922	2.594.186	394.651	2.797.798	476.962	426.768	3.155.361	152.184	9.997.910

No quadro abaixo vai designada a existencia de locomotivas e sua utilização em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

PERCURSO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS														
	BITOLA DE														
	1m,60					0m,60					1m,00				
	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922
Não utilizadas	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
De 1 a 100 kilometros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 101 » 10.000 »	2	1	3	—	—	1	1	1	3	3	—	1	—	4	—
» 10.001 » 20.000 »	3	1	2	—	4	2	2	4	3	2	1	2	—	—	—
» 20.001 » 30.000 »	10	6	6	3	7	6	6	3	2	3	6	3	4	1	3
» 30.001 » 40.000 »	5	8	14	15	15	—	—	1	—	—	14	5	7	3	3
» 40.001 » 50.000 »	5	6	17	11	23	—	—	—	—	—	21	13	14	12	13
Superior » 50.000 »	83	80	60	68	48	—	—	—	—	—	44	50	45	48	47
Total . .	108	102	102	97	97	9	9	9	9	9	86	74	70	68	66

O numero de locomotivas, cujo percurso foi superior a 50.000 kilometros, consta do quadro abaixo, em confronto com os annos de 1925, 1924, 1923 e 1922.

BITOLA DE	1926	1925	1924	1923	1922
1m,60	83	80	60	68	48
1m,00	44	50	45	48	47
Total	127	130	105	116	95

Os maiores percursos, em 1926, couberam ás locomotivas:

N.º 202	(electrica)	da bitola	de	1,60	que	percorreu	112.791	kilometros.
" 48	(a vapor)	" "	"	1,60	"	"	98.195	"
" 2		" "	"	0,60	"	"	35.852	"
" 102		" "	"	1,00	"	"	92.616	"

Os percursos médios das locomotivas de trens de passageiros e de cargas, referidos sómente ao serviço de tracção de trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras nas estações, foram:

DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923	1922
Secção Paulista					
Bitola de 1m,60					
Locomotivas dos trens de passageiros (a vapor) . . .	68.826	68.872	52.150	50.395	53.843
Locomotivas dos trens de passageiros (electricas) . . .	78.514	75.079	56.442	55.834	38.325
Locomotivas dos trens de cargas (a vapor)	43.981	42.899	41.353	43.106	39.585
Locomotivas dos trens de cargas (electricas)	75.613	51.816	39.109	38.923	31.557
Bitola de 0m,60					
Locomotivas dos trens de passageiros	17.698	17.564	17.027	14.310	14.408
Locomotivas dos trens de cargas	13.480	12.352	10.280	5.290	6.636
Secção Rio Claro					
Bitola de 1m,00					
Locomotivas dos trens de passageiros.	45.581	50.238	56.970	57.219	59.050
Locomotivas dos trens de cargas	37.030	45.743	40.867	45.108	47.664

Quanto ao consumo dos principaes materiaes de custeio da Tracção, vai indicado no quadro seguinte:

	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em m³	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Secção Paulista	BITOLAS DE 1m,60 e 0m,60								
	Locomotivas . .	51.179.910	4.189:057$830	275.201	2.592:581$120	159.748,75	176:756$087	67.488,50	101:462$195
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	73.610,75	71:241$498	1.422,00	2:121$530
	Total . .	51.179.910	4.189:057$830	275.201	2.592:581$120	233.359,50	247:997$585	68.910,50	103:583$725
Secção Rio Claro	BITOLA DE 1m,00								
	Locomotivas . .	4.972 078	177:042$060	503.212	4.754:760$980	124.609,75	144:623$405	37.111,00	55:637$490
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	51.552,00	50:437$870	2.043.00	3:067$400
	Total . .	4.972.078	177:042$060	503.212	4.754:760$980	176.161,75	195:061$275	39.154,00	58:704$890
	Total geral . . .	56.151.988	4.366:099$890	778.413	7.347:342$100	409.521,25	443:058$860	108.064,50	162:288$615

Os quadros abaixo mostram o consumo de material, por typo de locomotiva, nas linhas de bitola de 1m,60, 0m,60 e 1m,00:

Bitola de 1m,60

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubrificantes em litros	Estopa em kgs.
1 a 6	Passageiros	16,154	0,015	0,031	0,011
7	Manobras	0,135	0,069	0,013	0,008
8,38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	10,527	0,028	0,024	0,009
12 a 15	Mixtas	5,931	0,054	0,014	0,009
17 e 18	Cargas	8,352	0,038	0,013	0,009
20 e 21	„	4,458	0,061	0,013	0,009
22	Passageiros	6,397	0,066	0,030	0,011
23	Manobras	—	0,100	0,013	0,010
24 a 26	Passageiros	5,956	0,072	0,025	0,010
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	7,653	0,109	0,027	0,009
30 a 32	Manobras	1,912	0,059	0,013	0,008
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	22,425	0,094	0,033	0,012
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	0,907	0,089	0,011	0,008
58 a 63	Cargas	12,333	0,151	0,027	0,011
68 e 69	Passageiros	18,360	0,028	0,031	0,012
70 e 71	„	16,578	0,017	0,030	0,011
72 a 77	„	27,774	0,019	0,030	0,011
78 e 79	Manobras	3,976	0,082	0,013	0,009
80 a 82	Cargas	23,463	0,118	0,032	0,012
90 a 93	Passageiros	21,216	0,019	0,038	0,011
200 a 203 (Electricas)	„	—	—	0,024	0,009
204 a 211 „	Cargas	—	—	0,012	0,009
212,213 e 216 „	Passageiros	—	—	0,025	0,009
214 e 215 „	Cargas	—	—	0,028	0,010
217 „	Passageiros	—	—	0,029	0,008
300 a 308 „	Manobras	—	—	0,018	0,011

Bitola de 0,m60

1 e 2 e 5 a 11	Mixtas	0,157	0,059	0,017	0,009

Bitola de 1m,00

NUMERO DAS LOCOMOTIVAS	TYPO	Consumo kilometrico médio			
		Carvão em kgs.	Lenha em m/3	Lubrificantes em litros	Estopa em kgs.
1 e 2	Cargas	1,038	0,160	0,027	0,010
22	»	0,181	0,040	0,021	0,009
26	»	0,117	0,093	0,030	0,008
27, 30, 35, 37, 38 e 40	Passageiros	1,561	0,076	0,025	0,009
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	0,156	0,172	0,026	0,008
54 a 59	Manobras	0,110	0,064	0,013	0,008
60 a 62	Passageiros	1,679	0,121	0,023	0,008
63 a 66	»	2,036	0,096	0,023	0,008
70 a 73	Mixtas	1,823	0,102	0,026	0,010
74 a 80	»	2,453	0,095	0,024	0,008
81 a 83	Manobras	0,024	0,108	0,013	0,009
84 a 87	Passageiros	0,752	0,109	0,027	0,008
89 e 90 (Mallet)	Cargas	6,686	0,212	0,055	0,012
91 a 96	»	2,947	0,168	0,032	0,007
100 a 103	»	2,395	0,111	0,035	0,009
104 a 119	»	1,077	0,166	0,045	0,009

No ultimo quinquennio o consumo de lenha por 100 locomotivas-kilometro foi o seguinte:

Annos	Bitolas de 1m,60 e 0,m60		Bitola de 1m,00		TOTAL	
	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro	Lenha em m/3	Por 100 locom. kilometro
1922	609.235,25	13,44	466.312,75	9,71	1.075.548,00	11,52
1923	768.588,11	14,64	433.510,71	11,31	1.202.098,82	13,24
1924	802.413.65	15,67	460.886,31	12,01	1.263.299,96	14,11
1925	874.563,90	15,62	531.923,28	12,80	1.406.487,18	14,42
1926	684.640,28	13,41	542.988,62	12,64	1.227.628,90	13,06

NOTA: — O carvão consumido neste ultimo quinquennio foi considerado no quadro acima na base de 8 m/3 de lenha por tonelada.

Lubrificantes para locomotivas

(Electrica e a vapor)

Annos	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Bitola de 1m,00		TOTAL	
	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.	Quantidade em litros	Por 100 loc.-km.
1922 . .	144.080,50	2,77	96.239,75	2,00	240.320,25	2,40
1923 . .	138.965,00	2,33	80.573,25	2,10	219.538,25	2,24
1924 . .	156.583,19	2,66	86.278,41	2,25	242.861,60	2,50
1925 . .	162.513,00	2,42	100.671,00	2,42	263.184,00	2,42
1926 . .	159.748,75	2,41	124.609,75	2,90	284.358,50	2,60

Estopa consumida nas locomotivas

(Electrica e a vapor)

Annos	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Bitola de 1m,00		TOTAL	
	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.	Quantidade em kgs.	Por 100 loc.-km.
1922 . .	28.489,50	0,55	31.599,50	0,66	60.089,00	0,60
1923 . .	44.878,00	0,75	22.887,50	0,60	67.765,50	0,69
1924 . .	58.720,00	1,00	21.926,50	0,57	80.646,50	0,83
1925 . .	68.954,00	1,03	26.977,50	0,65	95.931,50	0,87
1926 . .	67.488,50	1,02	37.111,00	0,86	104.599,50	0,96

Os preços médios de material, por secção de linha, foram os seguintes em 1926, comparados com 1922 a 1925.

Secção Paulista

Material	Bitolas de 1m,60 e 0m,60					Comparação com os annos de			
	1926	1925	1924	1923	1922	1925	1924	1923	1922
Carvão — tonelada . .	81$850	104$338	103$695	145$777	201$270	— 22$488	— 21$845	— 63$927	— 119$420
Lenha — m/3	9$421	9$320	8$763	7$564	6$960	+ $101	+ $658	+ 1$857	+ 2$461
Oleos — litro . . .	1$063	1$228	$837	$946	1$142	— $165	+ $226	+ $117	+ $079
Estopa — kilogramma .	1$503	1$590	1$467	1$000	$844	— $087	+ $036	+ $503	+ $659

Secção Rio Claro

Material	Bitola de 1m,00					Comparação com os annos de			
	1926	1925	1924	1923	1922	1925	1924	1923	1922
Carvão — tonelada . .	90$000	103$170	102$072	147$039	194$000	— 13$170	— 12$072	— 57$089	— 104$000
Lenha — m/3	9$449	9$308	8$625	7$640	6$815	+ $141	+ $824	+ 1$809	+ 2$634
Oleos — litro . . .	1$107	1$210	$805	$975	1$196	— $103	+ $302	+ $132	— $089
Estopa — kilogramma .	1$499	1$590	1$492	1$023	$842	— $091	+ $007	+ $476	+ $657

As (s em seguida:

	24	1923	
Machinistas e fog		2.081:500$520	
Limpadores . .		215:838$150	
Outros empregad			
eiros, lenhe			
vação do m		891:128$300	
Pessoal das offici		109:406$900	
Pessoal de outras		45:075$660	
		3.342:949$530	
Menos: — Serviç	3.903:422$120	237:510$515	3.105:439$015
Reparação e cons			
e debitos d			
Collocação de gre	131:861$180		83.248$500
em serviço			
Lubrificação de v	5:863$000		1:451$900
	150:009$100		122:828$760
	4.191:155$400		3.312:968$175

4	1923
5$275	9.186:309$397
4$883	5.053:384$372
5$679	265:240$860
0$767	57:972$469
2$570	73:012$900
6$961	460:591$813
6$135	15.096:511$811

As despezas de conducção de trens, em todas as linhas em tracção a vapor, em 1926, 1925, 1924 e 1923, vão discriminadas em seguida

PESSOAL

DESIGNAÇÃO	1926		1925		1924		1923	
Machinistas e foguistas	3 156 200$400		2 859 503$400		2 119 725$050		2 081 500$520	
Limpadores	128 266$100		421 886$300		389 511$340		215 838$150	
Outros empregados, tais como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação do material de tracção	1.514 129$590		1 656 226$790		1 183 711$080		891 128$300	
Pessoal das officinas que trabalham para esta verba	171 736$450		151 180$400		150 201$120		109 406$900	
Pessoal de outras repartições que tambem trabalham para esta verba	22 753$850		19 856$460		55 812$680		45 075$660	
Total	5 273 184$410		4 909 653$350		4 198 287$270		3 342 949$530	
Menos — Serviços feitos por conta de outras verbas	361 549$790	1 908 663$620	360 856$560	1 518 106$790	294 806$150	3 903 423$120	237 500$515	3.105 489$015
Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e delutos de outras repartições		182 473$620		204 127$050		1 1 [illegible]$180		83 248$500
Collocação de grillas, guarda fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço		8 761$900		19 815$900		[illegible]$000		1.451$900
Lubrificação de vehiculos		171.725$170		172 605$410		[illegible]$100		122 828$760
Total		5 271 624$210		4 936 074$850		4 191 155$400		3 312 968$175

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923
Carvão	1.366 099$890	8 553 756$200	6 553 015$276	9.186.303$197
Lenha	6 518 072$140	6.454 698$263	6 246 084$884	5 053 384$977
Lubrificantes para locomotivas e materiaes para lubrificação de vehiculos	421 121$152	401 401$097	259 325$679	265.210$860
Estopa	129 607$245	128 410$610	102 000$767	57 372$409
Materiaes gastos em reparação e costeio de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	201 188$790	180.383$565	166 852$570	73 012$900
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda fogo, grelhas, gaveta, volios inferiores, pharóes, enchimento para caixas, lan de Berlim, etc	818 156$318	676 148$148	721 816$961	460 591$813
Total	12 649 846$530	16 412 831$093	14 049 726$135	15 096 511$811

Despeza da conducção de t

Estas despezas attingiram em 1926, á importancia de 19.923:495$150,
1924, 1923 e 1922.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1926		ANNO
	Importancia	Porcentagem da despeza total	Importan
Estopa	151:455$245	0,760 %	146:990
Materiaes para abastecimento d'agua	201:188$790	1,010 %	189:383
Materiaes diversos, grelhas, gaxetas, guarda-fogo, vidros de indicadores, pharóes, enchimento, etc.	955:865$411	4,798 %	819:286
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos	448:352$604	2,250 %	435:328
Combustivel	11.079:772$030	55,612 %	15.008:454
Linha de transmissão de energia	8:025$300	0,040 %	5:314
Sub-estações	10:878$370	0,055 %	19:816
Linha de contacto	9:780$480	0,049 %	313
Total	12.865:318$230	64,574 %	16.624:886
Contas (Energia electrica e diversos)	879:056$810	4,412 %	661:388
Total	13.744:375$040	68,986 %	17.286:275
Pessoal	6.179:120$110	31,014 %	5.591.796
Total geral	19.923:495$150	100,000 %	22.878:072

No quadro seguinte mostramos as despezas do pessoal da Tracção, em todas as linhas, nos annos de 1926, 1925, 1924, 1923, e 1922.

(Tracção a vapôr e electrica)

Em todas as linhas	1926	1925	1924	1923	1922
Machinistas	2.127:323$400	1.914:178$400	1.560:796$770	1.335:164$340	1.265:813$940
Foguistas	1.445:892$400	1.277:450$200	1.071:986$550	915:322$770	883:078$760
Limpadores	502:939$300	461:934$600	420:035$510	236:153$810	189:208$310
Outros empregados, taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do material de tracção	1.673:975$300	1.582:940$570	1.265:009$210	946:953$570	859:763$680
Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba	171:736$450	151:480$400	150:201$120	109:406$900	69:182$270
Pessoal de outras repartições que trabalhou para esta verba	22:753$830	19.856$460	55:832$680	45:075$660	31:145$180
Total	5.944:620$680	5.407:840$630	4.523:861$840	3.588:077$050	3.298:192$140
Menos: — Serviços feitos por conta de outras verbas	364:519$790	360:856$860	294:865$150	237:510$515	320:411$940
Total	5.580:100$890	5.046:983$770	4.228:996$690	3.350:566$535	2.977:780$200
Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e debitos de outras repartições	182.473$620	204:427$050	131:861$180	83:248$500	58:243$700
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes nas locomotivas em serviço	8:761$800	10:845$900	5:863$000	1:451$900	—
Lubrificação de vehiculos	171:725$170	172:605$410	150:009$100	122:828$760	104:655$340
Linha de transmissão do energia	42:933$880	26:983$500	19:089$080	31:498$910	4:079$210
Sub-estações	124:932$120	91:622$890	81:755$660	64:676$430	31:635$260
Linha de contacto	50:192$630	20:328$350	32:195$380	52:841$360	53:559$020
Engenheiro da Light para fiscalização da energia electrica (contas)	18:000$000	18:000$000	18:000$000	18:000$000	13:500$000
Total	6.179:120$110	5.591:796$870	4.667:750$090	3.725:112$395	3.243:452$730

Carros

As despezas com a reparação e conservação de carros, em todas as linhas, importaram em 1926, em 1.544:123$670. Damos uma comparação dessas com os annos de 1922 a 1925.

Designação	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	COMPARAÇÃO			
						Com 1925	Com 1924	Com 1923	Com 1922
Pessoal .	833:439$210	903:434$420	845:912$810	606:695$970	437:873$860	— 69:995$210	— 12:473$600	+ 226:743$240	+ 395:565$350
Material .	710:684$460	1.143:779$330	1.124:095$850	543:195$980	675:005$677	— 433:094$870	— 413:411$390	+ 167:488$480	+ 35:678$783
Contas .	—	—	147$200	—	—	—	— 147$200	—	—
Total . .	1.544:123$670	2.047:213$750	1.970:155$860	1.149:891$950	1.112:879$537	— 503:090$080	— 426:032$190	+ 394:231$720	+ 431:244$133

Damos a seguir um quadro comparativo do movimento de carros em 1926, 1925, 1924, 1923 e 19 2.

BITOLA DE	Reconstruidos					Concertos grandes					Concertos medios					Concertos leves					Pintados de novo					TOTAL				
	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922
1m,60	—	—	—	1	1	—	2	13	19	12	62	39	38	40	32	461	426	342	373	396	—	1	12	19	12	523	468	405	452	453
0m,60	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	2	4	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	2	4	10	—	3
1m,00		6	1	—	—	1	1	8	15	9	74	68	62	62	44	76	100	96	97	131	4	1	7	13	9	155	176	174	187	193
Total	—	6	1	1	1	1	3	24	34	22	138	111	104	102	77	537	526	438	470	527	4	2	22	32	22	680	648	589	639	649

Vagões

Constam do quadro abaixo as despezas totaes com a conservação de vagões em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

Designação	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922	COMPARAÇÃO			
						Com 1925	Com 1924	Com 1923	Com 1922
Pessoal	1.384:439$910	1.130:189$490	1.043:279$880	765:150$830	610:898$170	+254:250$420	+341:160$030	+ 619:289$080	+773:541$740
Material	1.418:908$063	1.330.591$330	1.653:389$030	909:394$710	1.369:931$300	+ 88:316$733	−234:480$967	+ 509:513$353	+ 48:976$763
Contas	86:441$880	78:118$630	55:687$550	52:293$830	38:845$775	+ 8:323$250	+ 30:754$330	+ 34:148$050	+ 47:596$105
Total	2.889:789$853	2.538:899$450	2.752:356$460	1.726:839$370	2.019:675$245	+350:890$403	+137:433$393	+1.162:950$483	+870:114$608

Damos a séguir o quadro comparativo do movimento de vagões em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922.

Bitola de	Reconstruidos					Concertos grandes					Concertos médios					Concertos leves					Pintados de novo					TOTAL				
	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922	1926	1925	1924	1923	1922
1m,60 .	15	—	14	45	26	230	181	252	163	167	485	407	417	250	250	349	543	625	901	390	452	347	241	296	324	1.531	1.478	1.549	1.655	1.157
0m,60 .	6	3	—	—	—	1	5	6	—	4	1	—	—	—	1	1	1	—	—	—	1	8	5	—	4	10	17	11	—	9
1m,00 .	19	10	33	12	31	257	188	421	394	510	463	365	442	311	377	921	923	446	258	343	550	437	675	406	388	2.210	1.923	2.017	1.381	1.649
Total .	40	13	47	57	57	488	374	679	557	681	949	772	859	561	628	1.271	1.467	1.071	1.159	733	1.003	792	921	702	716	3.751	3.418	3.577	3.036	2.815

IV

TRACÇÃO A VAPÔR

Percurso de locomotivas

Foi de 9.401.559 kilometros o percurso das locomotivas a vapor em 1926.
A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

ANNO DE:	BITOLA DE:	SERVIÇO DO TRAFEGO — TRENS DE: Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e frigorifico	Serviços diversos	Manobras e reservas	Serviço da linha — Trens de lastro	TOTAL POR BITOLA
1926	1m,60	1.307.711	59.274	1.142.773	67.641	216.538	2.095.212	9.131	4.898.280
	0m,60	53.094	9.800	14.428	—	45.265	73.397	11.391	207.375
	1m,00	1.367.445	105.327	907.328	402.439	317.179	1 114.017	82.169	4.295.904
	Total.	2.728.250	174.401	2.064.529	470.080	578.982	3.282.626	102.691	9.401.559
1925	1m,60	1.373.849	77.551	1.483 783	53.921	275.216	2.147.589	2.628	5.414.537
	0m,60	52.692	10.102	8.520	—	52.644	58.205	2.844	185.007
	1m,00	1.356.035	87.835	973.076	365.316	263.010	1.052.634	58.656	4.156.562
	Total.	2.782.576	175.488	2.465.379	419.237	590.870	3.258.428	64.128	9.756.106
1924	1m,60	1.302.760	86.485	1.390.809	64.635	194.792	1.908.556	4.780	4.952.817
	0m,60	51.081	10.222	11.088	—	37.660	51.952	2.712	164.715
	1m,00	1.253.342	95.219	794.053	475.406	229.136	936.106	54.965	3.838.227
	Total.	2.607.183	191.926	2.195.950	540.041	461.588	2.896.614	62.457	8.955.759
1923	1m,60	1.360.667	100.084	1.339.408	112.827	145.786	2.008.022	69.279	5.136.073
	0m,60	52.114	10.248	10.119	—	5.020	32.547	900	110.948
	1m,00	1.258.828	190.626	800.937	471.087	182.279	906.088	24.071	3.833.916
	Total.	2.671.609	300.958	2.150.464	583.914	333.085	2.946.657	94.250	9.080.937

(Tracção electrica e a vapor)

1923		1922	
1.335:164$340	. . . . .	1.265:813$940	. . . . .
915:322$770	. . . . .	883:078$760	. . . . .
236:153$810	. . . . .	189:208$310	. . . . .
946:953$570	. . . . .	859:763$680	. . . . .
109:406$900	. . . . .	69:182$270	. . . . .
45:075$660	. . . . .	31:145$180	. . . . .
3.588:077$050	. . . . .	3.298:192$140	. . . . .
237:510$515	3.350:566$535	320:411$940	2.977:780$200
. . . . .	83:248$500	. . . . .	58:243$700
. . . . .	1:451$900	. . . . .	—
. . . . .	122:828$760	. . . . .	104:655$340
. . . . .	31:498$910	. . . . .	4:079$210
. . . . .	64:676$430	. . . . .	31:635$260
. . . . .	52:841$360	. . . . .	53:559$020
. . . . .	18:000$000	. . . . .	13:500$000
. . . . .	3.725:112$395	. . . . .	3.243:452$730

1925	1924	1923	1922
8.553:756$200	6.553:545$275	9.186:309$397	815:769$478
6.454:698$263	6.246:084$883	5.053:384$372	6.655:874$562
435:328$492	279:506$188	284:288$541	329:603$594
146:990$170	144:948$942	64:088$874	46:210$875
189:383$565	166:852$570	73:012$900	79:806$270
819:286$235	782:837$322	518:811$486	408:556$021
5:314$690	3:275$150	3.123$210	260$640
19:816$090	31:348$130	14:670$430	4:303$460
313$010	1:183$320	4:098$600	41:699$570
16.624:886$715	14.179:581$780	15.201:787$810	8.382:084$470
661:388$700	421:499$870	395:623$800	277:293$600
17.286:275$415	14.601:081$650	15.597:411$610	8.659:378$070

Foram as seguintes as despezas por conta da conducção de trens, na tracção a vapor, referidas ás unidades de trabalho, em todas as linhas:

Anno de	Pessoal		Material		Contas		Total		Differenças	
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro
1926 . . .	$862	$561	2$067	1$345	—	—	2$929	1$906	— $357	— $283
1925 . . .	$760	$506	2$526	1$683	—	—	3$286	2$189	+ $276	+ $152
1924 . . .	$692	$468	2$318	1$569	—	—	3$010	2$037	+ $009	— $355
1923 . . .	$540	$365	2$461	2$027	—	—	3$001	2$392	+ 1$227	+ 1$202
1922 . . .	$473	$317	1$293	$868	$008	$005	1$774	1$190	—	

do

Sec

Sec

Reparação de locomotivas a vapôr

As despezas totaes de reparações de locomotivas importaram em 1926, em Rs. 1.981.861$160, distribuidas pelas duas secções principaes do seguinte modo:

DESIGNAÇÃO		ANNO DE 1926	1925	1924	1923	COMPARAÇÃO 1922	Com 1925	Com 1924	Com 1923	Com 1922
Secção Paulista	Pessoal	664.415$940	699.042$710	523.011$100	198.049$[illegible]	[illegible]	+ 65.273$230	+ 141.304$540	+ 466.206$390	+ 304.441$870
	Material	459.115$130	507.024$470	623.677$411	357.53[illegible]	[illegible]	— 17.909$340	— 164.562$284	+ 101.584$952	278.505$150
	Total	1.123.431$070	1.106.067$180	1.146.688$811	[illegible]	1.097.494$650	+ 17.363$890	— 23.257$744	267.851$342	— 25.936$120
Secção Rio Claro	Pessoal	549.401$210	481.432$960	467.598$220	373.880$[illegible]	[illegible]	+ 67.968$350	81.802$990	+ 175.514$920	+ 260.083$[illegible]
	Material	309.028$880	216.908$510	362.483$[illegible]	195.908$[illegible]	[illegible]	+ 63.120$340	53.451$640	+ 118.120$230	+ 134.624$950
	Total	858.430$090	727.311$100	830.081$710	569.794$[illegible]	[illegible]	+ 131.088$690	+ 28.348$350	+ 293.635$150	+ 394.778$490
TOTAL	Pessoal	1.213.816$150	1.180.475$670	990.609$620	571.93[illegible]	[illegible]	+ 133.241$580	— 223.107$530	841.181$310	+ 564.525$[illegible]
	Material	768.144$010	722.933$010	986.160$934	553.18[illegible]	[illegible]	+ 15.211$000	218.016$924	+ 214.705$182	143.810$450
	Total	1.981.861$160	1.833.108$[illegible]	1.976.770$[illegible]	1.425.37[illegible]	[illegible]	+ 148.452$580	5.090$606	+ 556.186$492	+ 420.714$[illegible]

Referidas as despezas de reparações de locomotivas a vapôr á unidade de trabalho, offerecem separadas, as duas secções principaes, o seguinte confronto:

DESIGNAÇÃO		ANNO DE: 1926		1925		1924		1923		1922	
		Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometre	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro
Secção Paulista	Pessoal	$226	$130,1	$177	$107,0	$166	$102,2	$155	$094,9	$130	$077,4
	Material	$157	$089,9	$149	$090,5	$197	$121,9	$112	$068,2	$265	$158,5
	Total	$383	$220,0	$326	$197,5	$363	$224,1	$267	$163,1	$395	$235,9
Secção Rio Claro	Pessoal	$173	$127,9	$155	$115,8	$161	$121,8	$128	$097,5	$082	$060,2
	Material	$097	$071,9	$079	$059,2	$125	$094,5	$067	$051,1	$050	$036,3
	Total	$270	$199,8	$234	$175,0	$286	$216,3	$195	$148,6	$132	$096,5
Total	Pessoal	$198	$129,1	$166	$110,7	$163	$110,6	$142	$096,0	$103	$068,6
	Material	$126	$081,7	$116	$077,2	$163	$110,1	$090	$060,9	$145	$096,5
	Total	$324	$210,8	$282	$187,9	$326	$220,7	$232	$156,9	$248	$165,1

ectrica

consur

1922

M		Tre kilome
Jan	6	15.
Fev	0	16.
Mar	9	27.
Abr	0	37.
Mai	0	41.
Jun	0	45.
Jul	0	61.
Ago	0	64.
Set	0	57.
Out	0	59.
Nov	0	56.
Dez	0	59.
T	5	543.

Tracção Electrica

Numero de trens, trens-kilometro e consumo de energia electrica

MEZES	ANNO DE 1926			ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923			ANNO DE 1922		
	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros
Janeiro	2.393	1.576.992	111.716	1.470	976.570	65.178	1.146	846.260	61.628	1.250	736.264	57.266	622	185.536	16.272
Fevereiro	2.219	1.447.261	105.274	1.367	957.985	61.196	1.360	791.577	60.710	1.196	690.610	54.048	580	291.650	16.815
Março	2.487	1.595.866	118.830	1.512	937.888	68.004	1.419	818.407	63.786	1.299	710.430	58.130	882	379.789	27.800
Abril	2.283	1.539.612	108.684	1.433	851.704	63.322	1.378	790.836	61.162	1.303	734.714	57.977	1.107	467.720	37.098
Maio	2.437	1.527.356	114.010	1.545	914.073	69.700	1.169	755.439	66.310	1.369	783.401	61.088	1.268	531.890	41.490
Junho	2.350	1.586.805	113.258	1.735	1.026.782	74.532	1.433	870.511	66.528	1.396	796.186	62.792	1.152	572.740	45.646
Julho	2.478	1.648.116	117.280	2.581	1.153.460	100.022	901	535.257	45.238	1.429	837.923	64.660	1.310	764.930	61.280
Agosto	2.382	1.678.975	116.713	2.477	1.087.526	95.496	1.334	810.810	66.161	1.432	842.047	66.091	1.382	810.100	64.961
Setembro	2.146	1.569.612	110.984	1.938	1.126.405	78.740	1.376	812.989	68.898	1.398	782.476	60.977	1.204	747.600	56.201
Outubro	2.430	1.673.133	114.575	2.517	1.357.012	91.693	1.362	812.805	69.516	1.358	798.989	61.674	1.240	791.500	59.406
Novembro	2.360	1.699.765	117.883	2.354	1.463.618	105.602	1.303	816.516	67.108	1.365	762.181	58.492	1.207	767.100	56.920
Dezembro	2.438	2.020.963	135.091	2.338	1.512.082	107.047	1.332	977.999	69.769	1.387	790.715	61.132	1.277	794.700	59.198
Total	28.682	19.648.775	1.384.248	23.357	13.629.125	983.892	16.108	9.918.401	769.291	16.098	9.295.781	724.236	13.211	7.108.256	543.493

MEZES	COMPARAÇÃO — ANNO DE 1926			COMPARAÇÃO — ANNO DE 1924			COMPARAÇÃO — ANNO DE 1924			COMPARAÇÃO — ANNO DE 1923		
	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros	Numero de trens	Energia K. W. H.	Trens kilometros
Janeiro	+ 923	+ 600.422	− 46.538	947	+ 730.723	+ 18.088	1.137	− 844.398	54.430	+ 1.771	− 1.401.106	+ 96.444
Fevereiro	+ 852	589.276	+ 44.078	+ 859	− 655.684	+ 44.[illegible]	1.023	[illegible]	51.220	+ 1.639	+ 1.152.611	+ 88.459
Março	+ 975	+ 657.978	+ 50.826	+ 1.068	777.369	50.014	1.1[illegible]	− [illegible]	60.304	+ 1.606	+ 1.216.077	− 30.930
Abril	+ 910	+ 684.908	+ 41.762	+ 910	− 748.776	17.[illegible]	980	801.[illegible]	50.707	+ 1.176	+ 1.071.882	71.636
Maio	908	714.382	+ 14.310	908	+ 773.916	+ 47.7[illegible]	1.[illegible]	8[illegible]	+ 52.922	+ 1.169	+ 1.097.[illegible]	72.520
Junho	595	+ 560.023	38.726	917	+ 716.954	46.3[illegible]	[illegible]	[illegible]	50.1[illegible]	+ 1.198	+ 1.014.1[illegible]	67.1[illegible]
Julho	+ 1.257	+ 194.656	+ 17.258	+ 1.257	+ 1.112.859	72.012	1.029	810.193	+ 52.820	1.118	883.106	56.[illegible]
Agosto	− 1.048	571.449	+ 21.217	− 1.048	818.165	− 50.562	950	816.928	50.619	1.020	848.575	− 31.749
Setembro	1.070	+ 413.207	− 32.144	1.070	+ 696.623	+ 12.096	1.118	787.194	50.007	1.212	− 8[illegible].112	59.750
Outubro	+ 1.008	+ 318.351	+ 19.922	+ 1.008	+ 802.648	+ 15.029	1.072	− 816.504	+ 50.100	1.190	88[illegible].953	58.169
Novembro	+ 1.056	+ 296.117	+ 12.231	+ 1.056	+ 854.230	+ 30.655	934	937.584	39.311	1.152	+ 932.765	− 60.913
Dezembro	+ 1.106	+ 1.043.034	65.452	1.106	1.230.248	73.959	+ 1.161	− 2.2[illegible].263	+ 75.595			
Total	12.574	+ 9.730.281	+ 614.964	12.624	− 10.352.994	+ 600.012	− 15.171	12.510.190	+ 810.756			

Percurso de locomotivas electricas

Foi de 1.527.705 kilometros o percurso das locomotivas electricas, em 1926. A seguir discriminamos esse percurso pelas categorias de trens existentes.

BITOLA DE:	Annos de	SERVIÇO DO TRAFEGO — TRENS DE: Passageiros	Mixtos	Cargas	Gado e Frigorifico	Serviços diversos	Manobras e reservas	Serviço da linha — Trens de lastro	TOTAL
1m,60	1926	628.117	66.617	636.750	29.121	24.643	143.457	—	1.527.705
	1925	421.032	52.223	457.913	25.334	27.390	131.437	—	1.115.329
	1924	338.655	30.272	319.184	20.068	21.571	39.544	—	769.294
	1923	335.005	31.548	322.989	17.322	17.272	—	100	724.236

As despezas de condução de trens, na tração electrica, em 1926, 1924 e 1923, são [illegible] em seguida com a porcentagem sobre a despeza total que cabe a cada uma das varias parcellas e o custo do trem kilometro.

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1926			ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro
Pessoal												
Machinistas e ajudantes	4[illegible]915$100	21,824 %	$316	332 125$[illegible]	[illegible] %	$348	213 [illegible]$270	[illegible]	$[illegible]	108 [illegible]$890	18,508 %	$233
Limpadores e plantadores	[illegible]1 673$,[illegible]	1,730 %	$054	58 018$[illegible]	[illegible] %	$059	12 [illegible]$190	[illegible]	$058	24 252$000	2,756 %	$033
Inspecção da tração electrica	28 874$100	1,442 %	$021	22 425$[illegible]	[illegible] %	$023	15 [illegible]$500	1,[illegible]	$021	13 [illegible]$900	1,151 %	$018
Encarregado da tração	11 030$070	0,551 %	$008	4 [illegible]	[illegible]	$004						
Chefes e encarregados de depositos	[illegible] 710$[illegible]	1,185 %	$017	[illegible]	[illegible] %	$008	[illegible]111$000	0,589 %	$008	5 [illegible]$900	0,553 %	$007
Encarregado e ajudante de turma de inspecção de locomotivas	11 519$070	0,57[illegible]	$008									
Electricistas, aprendizes e ajudantes	91 945$100	1,5[illegible] %	$022	34 018$2[illegible]	[illegible] %	$0[illegible]	25 [illegible]$500	2,486 %	$0[illegible]	[illegible]$100	2,503 %	$032
Outros empregados, tais como encarregado dos bonds e enchimento, encarregado da bifurcação de locomotivas, escripturarios e praticantes, ajudantes de ajustadores, bombeiros, trabalhadores, guardas, varredores e mensageiros	[illegible]	[illegible] %	$039	[illegible]	[illegible] %	$041	23 [illegible]$550	2,258 %	$032	[illegible]	1,176 %	$015
Total	671 137$270	13,548 %	$485	498 [illegible]	[illegible] %	$507	325 571$570	11,072 %	$446	[illegible]	20,847 %	$308
Linha de transmissão de energia	12 933$880	2,115 %	$031	26 [illegible]	[illegible] %	$027	19 [illegible]$050	1,857 %	$026	[illegible]	[illegible] %	$013
Subestações	121 [illegible]$120	[illegible] %	$080	91 [illegible]	[illegible] %	$093	81 [illegible]$030	7,951 %	$112	[illegible]$130	7,081 %	$090
Linha de contacto	50 192$050	2,[illegible] %	$036	[illegible]	[illegible] %	$021	32 195$380	4,132 %	$041	[illegible]$100	3,787 %	$073
Engenheiros da Light para fiscalização da energia electrica fornecida	18 000$000	0,899 %	$018	[illegible]	[illegible] %	$018	18 000$000	1,752 %	$025	18 000$000	1,972 %	$025
Total	[illegible]058$630	11,791 %	$170	[illegible]	[illegible] %	$159	151 029$120	14,692 %	$207	167 016$700	18,293 %	$291
Total — Pessoal	917 495$900	45,721 %	$658	[illegible]	[illegible] %	$666	476 [illegible]$090	46,564 %	$653	412 144$220	45,140 %	$569
Material												
Lubrificantes	27 [illegible]$[illegible]	1,360 %	$020	[illegible]	[illegible] %	$025	20 180$609	1,963 %	$028	19 017$681	2,086 %	$027
Estopa	21 [illegible]$000	1,091 %	$016	[illegible]	[illegible] %	$019	12 848$175	1,250 %	$018	[illegible]$405	[illegible] %	$008
Materiaes diversos	137 [illegible]	6,870 %	$099	[illegible]	[illegible] %	$146	61 [illegible]	5,936 %	$083	58 210$675	6,376 %	$080
Linha de transmissão de energia	8 [illegible]	0,401 %	$006	[illegible]	[illegible]	$005	3 276$150	0,319 %	$004	3 123$210	0,342 %	$005
Subestações	[illegible]	0,518 %	$008	[illegible]	[illegible] %	$020	31 848$190	3,019 %	$043	14 [illegible]$[illegible]	1,597 %	$020
Linha de contacto	[illegible]	0,189 %	$007	[illegible]	[illegible]	$001	1 183$120	0,115 %	$002	4 [illegible]$650	0,449 %	$006
Total	245 [illegible]	10,763 %	$150	[illegible]	[illegible] %	$216	129 855$645	12,632 %	$178	105 [illegible]	11,530 %	$146
Energia electrica e diversas compras	879 [illegible]	43,908 %	$636	[illegible]	[illegible] %	$672	421 [illegible]$870	41,004 %	$577	[illegible]	[illegible] %	$546
Total — Material	1 [illegible]$500	54,671 %	$791	[illegible]	[illegible] %	$888	551 355$515	53,636 %	$755	500 [illegible]$709	54,800 %	$692
Total geral	2 [illegible]$110	100,000 %	1$446	[illegible]	[illegible] %	1$554	1 027 950$205	100,000 %	1$408	[illegible]$019	100,000 %	1$261

Foram as seguintes as despezas por conta da conducção de trens, na tracção electrica, referidas ás unidades de trabalho.

ANNO DE	PESSOAL		MATERIAL		CONTAS		TOTAL		DIFFERENÇAS	
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro
1926	$655	$594	$156	$141	$635	$575	1$446	1$310	— $108	— $061
1925	$666	$588	$216	$190	$672	$593	1$554	1$371	+ $146	+ $035
1924	$653	$619	$178	$169	$577	$548	1$408	1$336	+ $247	+ $075
1923	$569	$569	$146	$146	$546	$546	1$261	1$261	+ $066	+ $066
1922	$492	$492	$137	$137	$566	$566	1$195	1$195	—	—

Reparação de locomotivas electricas

As despesas totaes de reparação de locomotivas electricas, importaram em 1926 em 277:714$750 distribuidas de accôrdo com a seguinte demonstração:

Designação	ANNO DE:				
	1926	1925	1924	1923	1922
Pessoal. .	124:688$530	104:554$530	83:168$350	63:853$830	24:547$760
Material .	153:026$220	108:362$820	330:828$436	40:176$644	16:209$040
Total .	277:714$750	212:917$350	413:996$786	104:030$474	40:756$800

Por trem-kilometro

Pessoal. .	$090	$106	$114	$088	$045
Material .	$111	$110	$453	$056	$030
Total .	$201	$216	$567	$144	$075

Os quadros seguintes vão mostrar quão animadores teem sido os resultados economicos da tracção electrica:

Demonstração do quadro da tracção a vapôr:

Pessoal

ANNO	DESIGNAÇÃO	Por trem kilometro	Total
1922	Para conducção de trens	$576	
	» reparação de locomotivas . . .	$094	$670
1923	Para conducção de trens	$559	
	» reparação de locomotivas . . .	$155	$714
1924	Para conducção de trens	$723	
	» reparação de locomotivas . . .	$166	$889
1925	Para conducção de trens	$802	
	» reparação de locomotivas . . .	$177	$979
1926	Para conducção de trens	$936	
	» reparação de locomotivas . . .	$226	1$162

Material

ANNO	DESIGNAÇÃO	Por trem kilometro	Total
1922	Combustivel (lenha)	1$421	
	Outros materiaes na conducção de trens.	$166	
	Empregado na reparação de locomotivas.	$193	1$780
1923	Combustivel (carvão)	3$318	
	Outros materiaes na conducção de trens.	$155	
	Empregado na reparação de locomotivas.	$112	3$585
1924	Combustivel (carvão)	2$792	
	Outros materiaes na conducção de trens.	$223	
	Empregado na reparação de locomotivas.	$197	3$212
1925	Combustivel (carvão	2$928	
	Outros materiaes na conducção de trens.	$248	
	Empregado na reparação de locomotivas.	$149	3$325
1926	Combustivel (carvão)	2$171	
	Outros materiaes na conducção de trens.	$290	
	Empregado na reparação de locomotivas.	$157	2$618

Tracção electrica

ANNO	Numero de trens-kilometro	Custo da conducção de trens por kilometro, inclusive reparação de locomotivas.		
		Pessoal	Material	Total
1922	543.493	$537	$733	1$270
1923	724.236	$657	$748	1$405
1924	769.294	$767	1$208	1$975
1925	983.892	$772	$998	1$770
1926	1.384.248	$745	$902	1$647

Se não houvesse sido electrificada a linha

Preço da tracção a vapor

ANNO	Numero de Trens-kilometro	Custo da conducção de trens por kilometro, inclusive reparação de locomotivas		
		Pessoal	Material	Total
1922	543.493	$670	1$780	2$450
1923	724.236	$714	3$585	4$299
1924	769.294	$889	3$212	4$101
1925	983.892	$979	3$325	4$304
1926	1.384.248	1$162	2$618	3$780

Differença a favor da tracção electrica

Por trem-kilometro

ANNO	Pessoal	Material	Total
1922	$133	1$047	1$180
1923	$057	2$837	2$894
1924	$122	2$004	2$126
1925	$207	2$327	2$534
1926	$417	1$716	2$133

Bitola de 1m,60

Despeza da conducção de trens — Tracção electrica:

VERBA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	POR TREM-KM.
Conducção de trens	689:437$270	—	689:437$270	$498
Energia electrica	—	879:056$810	879:056$810	$635
Lubrificantes	—	27:231$452	27:231$452	$020
Estopa e diversos	—	159:557$098	159:557$098	$115
Total	689:437$270	1.065:845$360	1.755:282$630	1$268
Sub-estações	124:932$120	10:878$370	135:810$490	$098
Linha de contacto	50:192$630	9:780$480	59:973$110	$043
» » transmissão	42:933$880	8:025$300	50:959$180	$037
Total	218:058$630	28:684$150	246:742$780	$178
Total geral	907:495$900	1.094:529$510	2.002:025$410	1$446
Numero de trens-kilometro		1.384.248		
Por trem-kilometro	$655	$791	1$446	
Despeza de reparação de locomotivas	124:688$530	153:026$220	277:714$750	$201
Por trem-kilometro	$090	$111	$201	
Despeza total (conducção e reparação)	1.032:184$430	1.247:555$730	2.279:740$160	
Por trem-kilometro	$745	$902	1$647	1$647
Numero de toneladas-kilometro transportadas (Tara e lotação)		546.687.010		
Por tonelada-kilometro transportada	$001,9	$002,3	$004,2	

Bitola de 1m,60

Despeza da conducção de trens — Tracção a vapôr:

VERBA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	POR TREM-KM.
Conducção de trens	2.749:511$650	—	2.749:511$650	$936
Carvão	—	4.189:057$830	4.189:057$830	1$426
Lenha	—	2.188:582$650	2.188:582$650	$745
Lubrificantes	—	208:572$244	208:572$244	$071
Estopa e diversos	—	642:375$601	642:375$601	$219
Total	2.749:511$650	7.228:588$325	9.978:099$975	3$397
Numero de trens-kilometro		2.937.046		
Por trem-kilometro	$936	2$461	3$397	
Despeza da reparação de locomotivas	664:315$940	459:115$130	1.123:431$070	$383
Por trem-kilometro	$226	$157	$383	
Despeza total conducção e reparação	3.413:827$590	7.687:703$455	11.101.531$045	3$780
Por trem-kilometro	1$162	2$618	3$780	
Numero de toneladas-kilometro transportadas (Tara e lotação)		763.889.819		
Por tonelada-kilometro transportada	$004,5	$010,0	$014,5	

No 23 a 1926, com a porcentagem sobre a despeza total

D	ANNO DE 1923			
	Por em kilometro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro
Machinistas e f	$399	2.081:500$520	11,307 %	$339
Limpadores.	$064	215:838$150	1,172 %	$035
Outros emprega dos de depos ros, fiscaes de do material d	$196	891:128$300	4,841 %	$146
Pessoal das offic	$025	109:406$900	0,594 %	$018
Pessoal de outr esta verba	$009	45:075$660	0,245 %	$007
	$693	3.342:949$530	18,159 %	$545
Menos:— Servic verbas.	$049	237:510$515	1,290 %	$039
	$644	3.105:439$015	16,869 %	$506
Reparação e co encanamentos repartições	$022	83:248$500	0,452 %	$014
Collocação de g riaes usados r	$001	1:451$900	0,008 %	$000
Lubrificação de	$025	122:828$760	0,667 %	$020
	$692	3.312:958$175	17,996 %	$540
Estopa	$017	57:972$469	0,315 %	$010
Materiaes para	$027	73:012$900	0,396 %	$012
Materiaes diver guarda-fogo, v róes, enchime	$119	460:591$813	2,502 %	$074
Lubrificantes pa	$043	265:240$860	1,441 %	$043
Combustivel	2$112	14.239:693$769	77,350 %	2$322
	2$318	15.096:511$811	82,004 %	2$461
	3$010	18.409:479$986	100,000 %	3$001

No quadro seguinte mostramos as despezas da conducção de trens, em todas as linhas, na tração [illegible] annos de 1923 a 1926, com a porcentagem sobre a despeza total que cabe a cada uma das varias parcellas e o custo do trem-kilometro

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1926			ANNO DE 1925			ANNO DE 1924			ANNO DE 1923		
	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro	Importancia	Porcentagem sobre a despeza total	Por trem kilometro
PESSOAL												
Maquinistas e fogistas	3 136 300$400	17,500 %	$513	2 859 503$400	13,394 %	$440	2 119 127$060	13,565 %	$329	2 081 500$520	11,307 %	$339
Limpadores	128 266$100	2,390 %	$050	421 986$900	1,977 %	$065	388 814$310	2,132	$061	215 808$150	1,172 %	$035
Outros empregados taes como chefes e encarregados de depositos, carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para conservação do material de tracção	1 514 126$630	8,119 %	$247	1 456 226$790	6,821 %	$225	1 188 714$080	6,489 %	$196	801 298$400	4,041 %	$116
Pessoal das officinas que trabalham para esta verba	171 730$150	0,958 %	$028	151 181$400	0,709 %	$023	150 201$120	0,821 %	$025	109 406$090	0,594 %	$018
Pessoal de outras repartições que trabalham para esta verba	22 753$830	0,127 %	$004	19 856$460	0,093 %	$003	55 892$680	0,306 %	$009	45 065$600	0,245 %	$007
Total	5 271 183$410	29,124 %	$862	4 909 753$350	22,994 %	$756	4 198 287$270	23,016 %	$698	3 312 118$530	18,150 %	$545
Menos — Serviços prestados por conta de outros verbos	761 519$790	2,034 %	$060	360 876$860	1,690 %	$056	294 865$150	1,617	$049	237 510$515	1,290 %	$039
Total	4 908 663$620	27,390 %	$802	4 548 876$490	21,304 %	$700	3 903 422$120	21,399 %	$644	3 074 607$015	16,860 %	$506
Reparação e conservação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios e dellas de outras repartições	182 473$630	1,018 %	$030	204 427$050	0,958 %	$031	131 861$180	0,723 %	$022	83 218$500	0,452 %	$014
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros motivos usados nas locomotivas em serviço	8 761$800	0,049 %	$001	10 845$900	0,051 %	$002	5 864$000	0,032 %	$001	1 151$900	0,008 %	$000
Lubrificação de vehiculos	171 725$170	0,958 %	$029	172 605$410	0,808 %	$027	154 009$100	0,845 %	$025	122 828$710	0,667 %	$020
Total Pessoal	5 271 624$210	29,415 %	$862	4 936 074$850	23,121	$760	4 191 155$100	22,977 %	$692	3 312 968$175	17,996 %	$540
MATERIAL												
Estopa	129 607$245	0,723 %	$021	128 410$610	0,602 %	$020	102 100$767	0,560 %	$017	57 872$169	0,315 %	$010
Materiaes para abastecimento d'agua	201 188$790	1,123 %	$033	189 083$565	0,887 %	$029	166 852$570	0,915 %	$027	73 012$900	0,396 %	$012
Materiaes diversos: grelhas, gazetas, tijolos para guarda-fogo, voltas de radiadores e de agua, pharóes, enchimento para caixas, etc.	818 156$313	4,565 %	$131	676 148$356	3,167 %	$104	721 816$961	3,957 %	$119	460 591$813	2,502 %	$074
Lubrificantes para locomotivas	421 121$152	2,350	$069	410 104$107	1,922 %	$063	259 325$679	1,421 %	$043	265 210$900	1,441 %	$043
Combustivel	11 079 772$930	61,821 %	1$810	15 018 458$463	70,301 %	2$310	12 799 630$158	70,170 %	2$112	11 237 078$162	77,350 %	2$322
Total Material	12 648 854$530	70,585 %	2$067	16 412 931$100	76,879 %	2$526	14 049 726$135	77,023 %	2$315	15 096 511$844	82,004 %	2$161
Total geral	17 921 169$740	100,000 %	2$929	21 348 905$950	100,000 %	3$286	18 240 881$535	100,000 %	3$010	18 409 479$956	100,000 %	3$001

O quadro abaixo compara o custo, por trem-kilometro da conducção de trens, inclusive reparações de locomotivas, nas tracções electrica e a vapôr, nos annos de 1926, 1925, 1924 e 1923.

DESIGNAÇÃO	Tracção electrica por trem-kilometro				Tracção a vapôr (somente a linha de bitola de 1m,60) por trem-kilom.				Differença a favor da tracção electrica por trem-kilometro			
	Anno de 1926	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923	Anno de 1926	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923	Anno da 1926	Anno de 1925	Anno de 1924	Anno de 1923
Pessoal	$745	$772	$767	$657	1$162	$979	$889	$714	— $417	— $207	— $122	— $057
Material	$267	$326	$631	$202	2$618	3$325	3$212	3$585	— 2$351	— 2$999	— 2$581	— 3$383
Contas	$635	$672	$577	$546	—	—	—	—	+ $635	+ $672	+ $577	+ $546
Total . .	1$647	1$770	1$975	1$405	3$780	4$304	4$101	4$299	— 2$133	— 2$534	— 2$126	— 2$894

VI

Custeio da Divisão

O total das despezas da Locomoção, por conta do custeio, das bitolas de 1m,60, 0m,60 e 1m,00, foi o seguinte, comparado com 1925, 1924, 1923 e 1922.

ANNO DE	PESSOAL	MATERIAL	CONTAS	TOTAL
1926	11.158:992$180	16.454:198$955	1.315:661$859	28.928:852$994
1925	10.226:173$040	20.638:033$545	1.013:741$920	31.877:948$505
1924	8.891.757$680	18.852:586$295	675:308$228	28.419:652$203
1923	7.008:931$115	17.725:496$894	624:654$347	25.359:082$356
1922	5.784:859$610	11.690:561$952	425:836$375	17.901:257$937
Comparação com 1925	+ 932:819$140	— 4.183:834$590	+ 301:919$939	— 2.949:095$511
» » 1924	+ 2 267:234$500	— 2.398:387$340	+ 640:353$631	+ 509:200$791
» » 1923	+ 4.150:061$065	— 1.271:297$939	+ 691:007$512	+ 3.569:770$638
» » 1922	+ 5.374:132$570	+ 4.763:637$003	+ 889:825$484	+ 11.027:595$057

O quadro seguinte indica essas despezas sub-divididas pelas diversas verbas:

Designação	Para todas as linhas — ANNO DE 1926				Comparação com os annos de			
	Pessoal	Material	Contas	TOTAL	1925	1924	1923	1922
Administração	454:751$110	8.783$040	—	463:534$150	— 47:143$180	+ 35:280$060	+ 110:554$100	+ 145:232$860
Despezas geraes	1.082:665$200	658:481$487	274:638$170	2.015:794$857	+ 351:345$147	+ 547:959$892	+ 841:798$860	+ 1 139:172$952
Conservação do edificio das officinas	64:302$580	72:042$235	—	136:344$815	+ 36:048$825	+ 50:283$995	+ 87:937$485	+ 120:230$005
Conducção de trens	5.978:646$400	12.664:129$440	897:056$810	19.539:832$740	— 3.338:239$545	+ 271:001$000	+ 217:808$785	+ 7.637:001$940
Reparação de locomotivas	1.338:405$680	921:170$230	—	2.259:575$910	+ 213:240$990	— 131:191$430	+ 730:170$768	+ 657:672$860
» » carros	833:439$210	710.634$460	—	1.544:123$670	503:090$080	— 426:032$190	+ 394:231$720	+ 431:244$133
» » vagões	1.384:439$010	1.418:908$063	86:441$880	2.889:789$853	+ 350:890$103	+ 137:433$393	+ 1.162:950$483	+ 870:114$608
Funccionarios aposentados antes de 1923	22.332$000	—	—	22:332$000	— 27:511$300	— 24:802$800	— 24:802$800	— 24:802$300
Luz electrica	—	—	57:524$999	57:524$999	+ 15:354$239	+ 49:318$871	+ 49:621$287	+ 51:728$499
Total	11.158:992$180	16.454 198$955	1.315:661$859	28:928.852$994	— 2.949:095$511	+ 509:200$791	+ 3.569:770$638	+ 11.027:595$057

O calculo dessas despezas por toneladas-kilometro de peso util é feito abaixo, tomando-se as linhas das tres bitolas em confronto com os annos de 1922 a 1926.

DESIGNAÇÃO	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922
Todas as linhas .	$066	$073	$079	$072	$060

Das importancias acima mencionadas cabem exclusivamente ao combustivel os seguintes custos:

Carvão e lenha

DESIGNAÇÃO	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922
Todas as linhas .	$025,1	$034,3	$035,5	$040,2	$025,0

São as seguintes as relações por cento entre o combustivel e as demais despezas da Locomoção:

DESIGNAÇÃO	Em 1926	Em 1925	Em 1924	Em 1923	Em 1922
Todas as linhas .	38,3 %	47,0 %	44,9 %	55,8 %	41,7 %

A seguir mostramos a producção de ferro e bronze em 1926 e os seus preços médios.

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e Rio Claro entregaram em 1926, ao Almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 1.326.966 kilogrammas de ferro e 97.147,700 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro fundido em obras	$496,07
Bronze " " "	2$459,69

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 1.405.671,800 kilo-

grammas de ferro fundido e 97.757,200 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte:

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Rep. de locomotivas.	68.002,500	34:485$970	22.006,450	56:030$595
» » carros . .	189.943,000	125:118$690	4.051,500	11:509$170
» » vagões . .	252.379,300	135:947$805	14.362,000	37:487$490
Obras diversas para a Locomoção e outra divisões . . .	485.159,500	241:650$645	11.659,500	31:109$715
Total . .	995.484,300	537:203$110	52.079,450	136:136$970
Bitola de 1m,00				
Rep. de locomotivas.	31.111,000	15:713$330	19.963.250	50:038$290
» » carros . .	63.960,000	35:493$150	1.780,000	3:898$790
» » vagões . .	178.467,000	101:546$320	8.747,000	21:215$380
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões . . .	136.649,500	70:241$850	15.187,500	35:132$775
Total . .	410.187,500	222:994$650	45.677,750	110:285$235
Total geral . .	1.405.671,800	760:197$760	97.757,200	246:422$205

e para estranhos, os quaes se distribuem da seguinte fo

D		COMPARAÇÃO COM OS ANNOS DE:		
		1924	1923	1922
Engenheiros	40	+ 444:165$190	+ 182:177$530	+ 67:573$840
Trafego { Est	60	— 6:821$790	+ 39:653$840	+ 43:485$510
Trafego { Tre	70	+ 67:978$170	+ 130:390$270	+ 244:004$910
Trafego { Te	50	+ 18:937$870	+ 24:286$640	+ 24:407$780
Almoxarifado	00	+ 132:674$070	+ 234:807$630	+ 339:722$870
	40	— 16:542$150	+ 46:060$350	+ 97:749$300
Horto Flore	50	+ 122:317$470	+ 236:375$420	— 164$400
Contadoria-c	10	— 988$190	— 819$920	— 5:507$090
Typographia	10	— 2:121$670	— 4:147$690	+ 1:824$590
Almoxarifado	80	— 77$310	+ 685$430	+ 685$430
Particulares	00	+ 8:515$010	+ 10:440$520	+ 10:252$090
Estradas de	55	+ 79:996$290	+ 354:816$352	+ 275:209$095
Escriptorio	10	+ 64:539$940	+ 121:599$897	+ 215:406$110
Donativos		— 911$450	—	—
	10	+ 11:707$610	+ 11:707$610	+ 11:707$610
	65	+ 923:369$060	+1.388:033$879	+ 1.326:357$645

Em 1926, 1925, 1924, 1923 e 1922 foram, nas officinas de Jundiahy e Rio Claro, executados serviços para outras repartições e para estranhos, os quaes se distribuem da seguinte forma

Fornecimento a diversos

DESIGNAÇÃO	EM 1926			TOTAL EM				COMPARAÇÃO COM OS ANNOS DE			
	Pessoal	Material	Total	1925	1924	1923	1922	1925	1924	1923	1922
Engenheiros	358 806$760	811 046$050	1 169 811$810	921 307$970	725 076$621	987 664$280	1 102 267$970	245 504$840	+ 444 735$190	182 177$530	- 67 573$840
Trafego — Estações	75 719$600	58 001$500	133 721$250	131 421$020	146 516$470	91 070$140	90 238$170	2 300$200	6 821$790	39 651$840	43 485$510
Trafego — Trens	198 938$910	112 703$500	311 642$510	213 033$180	214 664$590	181 252$180	67 637$400	98 609$270	+ 97 977$170	130 390$270	+ 244 004$910
Trafego — Telegrapho	11 297$640	22 563$370	33 861$010	24 118$100	17 923$140	12 571$470	12 455$240	12 442$950	- 15 357$870	- 24 286$540	+ 24 407$780
Almoxarifado — Fundição de ferro	301 240$310	358 027$090	659 267$400	557 690$250	527 248$410	425 159$830	320 211$610	102 217$200	132 671$990	+ 234 107$570	+ 339 722$870
Almoxarifado — » » bronze	65 706$410	171 552$570	237 258$980	211 642$21	254 801$120	191 198$030	132 509$670	25 616$740	- 16 542$150	+ 46 060$950	+ 97 749$300
Almoxarifado — Materiaes para custeio	223 412$870	331 800$650	555 213$520	177 278$080	152 626$060	518 568$110	555 107$930	77 935$150	122 317$470	- 216 475$120	- 164$400
Horto Florestal	231$880	1 088$190	2 020$070	1 625$250	1 016$200	2 829$300	7 527$160	608$820	988$190	819$920	- 5 507$090
Contadoria-custeio	7 209$361	1 517$150	8 726$500	8 788$230	10 848$490	12 874$510	6 902$260	61$410	2 121$670	4 147$990	+ 1 824$590
Typographia-custeio	547$500	167$930	655$430	1 413$610	762$110			748$180	77$310	+ 685$430	685$430
Almoxarifado-custeio	7 050$320	3 061$240	10 511$560	1 502$850	1 296$550	71$010	250$170	6 308$700	8 615$010	+ 10 440$520	- 10 252$090
Particulares	39 896$490	538 474$185	578 370$675	490 114$920	493 371$885	218 304$620	295 161$880	+ 83 225$755	+ 79 290$290	354 816$362	+ 275 209$095
Estradas de ferro estranhas	181 202$000	197 121$760	379 325$760	388 172$870	311 786$820	257 726$863	163 920$650	208 856$110	+ 64 539$940	+ 121 599$897	215 405$110
Escriptorio Central da Companhia	—				911$450				911$450	—	—
Donativos	5 716$920	5 991$590	11 707$610					11 707$610	- 11 707$610	+ 11 707$610	+ 11 707$610
Total	1 482 056$140	2 608 532$525	4 090 588$675	4 165 172$700	3 167 219$705	2 702 654$880	2 764 231$120	425 416$065	+ 923 369$060	+ 1 388 031$870	+ 1 326 357$645

O numero médio de empregados, durante o anno de 1926, vai indicado nos quadros seguintes:

DESIGNAÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitolas de 1m,00	Todas as linhas	Total
Escriptorios				
Chefe da Tracção	—	—	1	1
Engenheiro electricista	1	—	—	1
Chefe de escriptorio	—	—	1	1
Ajudante de chefe de escriptorio	1	—	—	1
Chefes de secção	2	—	—	2
Desenhistas	2	—	—	2
Desenhistas-ajudantes	2	—	—	2
Escripturarios	34	6	—	40
Praticantes	14	3	—	17
Continuos	2	—	—	2
Total	58	9	2	69
Officinas				
Chefes de officinas	1	1	—	2
Sub-chefes de officinas	1	1	—	2
Mestres de officinas	5	7	—	12
Ajustadores	85	60	—	145
Aprendizes (officios diversos)	87	29	—	116
Caldeireiros e funileiros	20	23	—	43
Carpinteiros	28	174	—	202
Ferreiros	26	30	—	56
Fundidores	34	5	—	39
Limadores	16	5	—	21
Malhadores	33	35	—	68
Operarios diversos	182	173	—	355
Pedreiros	7	7	—	14
Pintores	14	29	—	43
Serradores	1	40	—	41
Serventes	9	5	—	14
Torneiros	41	33	—	74
Trabalhadores	156	377	—	533
Total	746	1.034	—	1.780

DESIGNAÇÃO	Bitolas de		Todas as linhas	Total
	1m,60 e 0m,60	1m,00		
Tracção				
Inspector da Tracção a vapor .	1	2	—	3
Inspector da Tracção electrica .	1	—	—	1
Encarregados da Tracção . .	3	3	—	6
Fiscaes da conducção de trens .	1	—	—	1
Fiscaes de locomotivas a vapor .	1	—	—	1
Fiscaes de lenha	9	10	—	19
Chefes e encarregados de depositos	7	7	—	14
Auxiliares de depositos . . .	—	2	—	2
Encarregados e plantões de escriptorios Regionaes . . .	12	10	—	22
Escripturarios	1	5	—	6
Praticantes de escripturario . .	4	1	—	5
Ajustadores	13	19	—	32
Aprendizes	3	4	—	7
Ajudantes de ajustador . . .	37	20	—	57
Funileiros	1	—	—	1
Bombeiros e guardas	11	24	—	35
Machinistas	187	137	—	324
Ajudantes de machinista . . .	38	—	—	38
Foguistas	162	132	—	294
Limpadores	102	74	—	176
Lenheiros e carvoeiros . . .	99	63	—	162
Operarios diversos	23	13	—	36
Trabalhadores	7	—	—	7
Total . . .	723	526	—	1.249

DESIGNAÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitolas de 1m,00	Todas as linhas	Total
Electrificação da linha				
Engenheiros	3	—	—	3
Auxiliar de engenheiro	2	—	—	2
Chefes de turmas e ajudantes	26	—	—	26
Desenhista ajudante	1	—	—	1
Escripturarios	2	—	—	2
Mechanicos, ajudantes e aprendizes	19	—	—	19
Operarios diversos	43	—	—	43
Praticante de escripturario	1	—	—	1
Trabalhadores	189	—	—	189
Total	286	—	—	286

Resumo

DESIGNAÇÃO	Total geral				
	1926	1925	1924	1923	1922
Escriptorios	69	59	52	50	46
Officinas	1.780	1.693	1.587	1.498	1.395
Tracção	1.249	1.131	1.071	947	971
Electrificação da linha	286	205	144	89	174
Total	3.384	3.088	2.854	2.584	2.586

O movimento de pessoal no anno de 1926 foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Augmento
Escriptorios	10
Officinas	87
Tracção	118
Electrificação da linha	81
Total	296

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar, com dedicação, bons serviços á Companhia Paulista.

Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, Chefes das diversas Repartições, a direcção intelligente, zelosa, solicita e economica que a ella têm dado, a seus ajudantes, bem como a todos os empregados a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Tinha a Companhia Paulista, em 31 de Dezembro de 1926, um effectivo de 9.516 empregados, que assim se distribuem:

Repartições	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral e Contabilidade . .	283	0,218	2,97
Trafego e Telegrapho	3.940	3,030	41,41
Locomoção	3.384	2,602	35,56
Linha e Edificio	1.909	1,468	20,06
Total	9.516	7,318	100,00

Jundiahy, 26 de Agosto de 1927.

J. Cintra,
Inspector Geral.

RELATORIO

DO

CHEFE DO SERVICO FLORESTAL

Exmo. Snr. Conselheiro Dr. Antonio Prado

M. D. Presidente da Companhia Paulista

São Paulo.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatorio do Serviço Florestal, a meu cargo, correspondente ao anno p. findo.

Com elevada consideração,

De V. Ex.
att.º ven. obr.º

Edmundo Navarro de Andrade,
Chefe do Serviço Florestal.

Rio Claro, 12 de maio de 1927.

SERVIÇO FLORESTAL

Actualmente, o Serviço Florestal continúa a manter a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatú, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, todos marginando as linhas de bitola larga da Companhia, numa extensão de 27.473 metros, com a área total de 8.508,4 hectares, ou 3.515,8 alqueires paulistas. Esta área é inferior de 87.000 metros quadrados á do ultimo relatorio, pela cessão que se fez á Locomoção de uma faixa no horto de Tatú para a passagem da linha electrica de alta tensão, tendo aquelle horto ficado, por isso, com a sua área reduzida a 741,5 hectares, ou 306,4 alqueires.

Na acquisição destas terras despendeu a Companhia, até 31 de dezembro de 1926, a importancia de 952:580$240, incluindo as despesas de escriptura, registros, etc., o que dá para preço médio do alqueire 270$942.

A despesa com a compra das terras para a cultura florestal foi assim repartida pelos diversos hortos:

Jundiahy	17:836$260
Boa Vista	139:826$305
Rebouças	9:543$655
Tatú	86:990$700
Cordeiro	38:585$500
Loreto	109:608$500
Rio Claro	399:161$900
Camaquan	151:027$420
	952:580$240

Durante o anno de 1926 não houve alterações nas plantações do Serviço Florestal, sendo o mesmo o numero de arvores definitivamente plantadas, isto é, 9.300.000, como em 31 de dezembro de 1925. Foi resolvido deixar para mais tarde a plantação da área de 450 alqueires, ainda desoccupada, de modo a que ella possa ser feita com os proprios recursos for-

Suppondo-se que, com a exploração dos seus eucalyptaes, o Serviço Florestal obtivesse, por arvore, a média conseguida nas derrubadas mencionadas acima, ter-se-ia um rendimeuto liquido de 66.606:600$000 para as suas 9.300.000 arvores. Mesmo, porém, que se calcule tal média pela que foi obtida em Loreto e que, incontestavelmente, ficou abaixo da espectativa mais pessimista, conseguir-se-ia uma renda liquida de 33.731:100$000, bastante superior ao total das despezas feitas com o Serviço Florestal, que foi como se viu acima, de ..... 7.442:140$792. Poder-se-á objeetar que não é provavel que todos os eucalyptaes sejam explorados para dormentes, mas sim que venham a produzir, sobretudo, lenha. Mesmo neste caso, a renda liquida obtida seria tres vezes superior ao capital empregado, como o provam as derrubadas feitas este anno, para fornecimento de lenha á Companhia e a particulares, em que eucalyptaes de 7 annos, edade inferior á média das plantações do Serviço, deram pouco mais de 900 metros cubicos por alqueire, para doze espécies differentes, mas superior a 1000 metros para as que são cultivadas em maior escala, como o demonstra a seguinte tabella:

Especies	Lenha por alqueire	
Rostrata	735,4	ms.3
Tereticornis	724,0	"
Saligna	1407,4	"
Botryoides	709,6	"
Robusta	1039,6	"
Resinifera	846,0	"
Viminalis	867,3	"
Rudis	811,2	"
Paniculata	697,4	"
Bosistoana	993,1	"
Patentinervis	959,8	"
Alba	1019,0	"
Média	900,8	"

Rio Claro, 12 de Maio de 1927.

Ed. Navarro de Andrade,

Chefe do Serviço Florestal.

Passes diversos

Classe		2.ª Classe			Qua
	Frete	Quantidade	Frete	te	
				54$480	15
	456$925	13.047	20:573$3		
				007$320	
	$650	374	527$1	122$325	
	953	27	240$1	937$764	
				9$050	
				121$85	
				3:146$609	
		110	575$0	6:328$902	
		140	717$5	3:259$470	
		13	81$9	3:785$395	
		14	6$5	8:661$154	
				91$075	
				1$102	
				7$137	
				00:479$193	
		678	2:148$4	46:933$673	150
	4$748	13.725	22:721$8		

M. FAZENDA
D.A.-NRA-GB
15080
COM. INVENTÁRIO
PORT. 114/73

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

Imp. Nacional —

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15437-48

385.098161
P328

Companhia paulista de Est. de Ferro

AUTOR

Relatorio 1927

TÍTULO

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

24 DEZ 65

15437-48 385.098161
P328

Cia Paulista EF